VITTORIO EM

FONDO PIZZOFALCONE

NAZIONALE
BIBLIOTECA
B. Prov.
Miscellanea
C
2
12
VITTORIO EM. III
NAPOLI

BIBLIOTECA PROVINCIALE
Armadio XXVII
Palchetto
Num.° d' ordine 119
20226

Digitized by Google

Hist. C. 2. 12

Digitized by Google

BIBLIOTECA NAZIONALE • NAPOLI

Propitious time the *naval art enlightens*

Digitized by Google

BIBLIOTECA NAZIONALE • NAPOLI

Digitized by Google

Anweiſung für Seefahrer

im

K a t t e g a t,

enthaltend

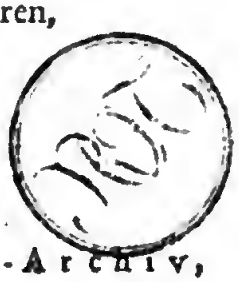
Beſchreibungen von deſſen Gründen, Bänken, Leuchtfeuern, Seemerkzeichen, Zufluchtsörtern und Häfen,

wie auch

verſchiedene Special-Karten von letzteren,

nebſt

einigen Landvertonungen.



Herausgegeben

aus dem Königl. Seekarten-Archiv,

durch

P. de Löwenörn,

Contre-Admiral, Commandeur des Dannebrog-Ordens und Dannebrogsmann, Ritter des St. Wlodomir-Ordens, Director des Königl. Seekarten-Archivs, Oberlothſen auf Seeland, ordentliches Mitglied der Königl. Däniſchen Geſellſchaft der Wiſſenſchaften und correſpondirendes Mitglied der Königl. Academie der Kriegswiſſenſchaften in Stockholm, wie auch der Italiäniſchen Geſellſchaft der Wiſſenſchaften, Literatur und Künſte.

Ueberſetzt

unter beſtändiger Leitung des Herrn Verfaſſers, nach der fünften umgearbeiteten und vermehrten Auflage von 1812, mit Zuziehung verſchiedener ſpäterer Berichtigungen und neuer Zuſätze,

durch

R. Laſſen,

Gevollmächtigten unter der Königl. Kanal-, Hafen- und Leuchtfeuer-Direction.

Kopenhagen, 1816.

Gedruckt von E. A. H. Möller, Hof- und Univerſitätsbuchdrucker.

Digitized by Google

Digitized by Google

Vorerinnerung des Herrn Verfaſſers.

Wer ſich die Mühe geben will, alle bisherige Auflagen der Anweiſung für Seefahrer im *Kattegat* mit einander zu vergleichen, dem wird nicht nur in Anſehung der Beſchreibung, ſondern auch mit Rückſicht auf die dazu gehörige Karte, eine immer beſſernde, berichtigende und zu gröſzerer Vollſtändigkeit hinſtrebenda Hand leicht in die Augen fallen.

In der Vorerinnerung zu den vorhergehenden Auflagen ſind dia Quellen ausführlich angegeben, deren man ſich zu möglichſter Vervollkommnung der erwähnten, für die Schifffahrt ſo wichtigen Karte, nebſt der Beſchreibung bedient hat; da dieſes aber für den Seefahrer, als Seefahrer, keinen eigentlichen Werth hat, ſo glauben wir der Kürze halber, alles dahin gehörige hier übergehen zu können; nur dies iſt bey der gegenwärtigen Auflage zu bemerken, daſz der im Jahr 1808 als Anhang zu dieſer Anweiſung aus den gegen das Ende des vorhergehenden Jahres in *Stockholm* von dem Major nnd Ritter *G. Klint* herausgegebenen *Underrättelſer til Kartorna öfver Kattegat og Bohus Bugten* gelieferte reichhaltige Auszug, die Schwediſche Küſte betreffend, derſelben einverleibt iſt.

Wir können nicht unterlaſſen, einen unterm 18. Jan. 1805 auf allerunterthänigſte aVorſtullng des Königl. Admiralitäts- und Commiſſariats Collegii erlaſſenen Königl. allergnädigſten Befehl wegen der an einigen der gefährlichſten Gründe im *Kattegat* auszulegenden Merkzeichen oder Wager, ſeinem ganzen Inhalte nach hier einzurücken, da in Anſehung dieſer Wager dieſelbe Ordnung beobachtet worden iſt, die vor dem Ausbruche des Krieges mit *England* Statt fand.

Dieſer allergnädigſte Befehl lautet folgendermaaſzen:

§. 1.

Wager ſollen an folgenden Stellen ausgelegt werden, als:

1) Bey dem nördlich von *Läſsöe* liegenden Grunda *Trindelen*, wo auf einer Tiefe von ungefähr 30 Fuſz zwey zu liegen kommen, nämlich einer auf jeder Seite des Grundes.
2) Längs der äuſzerſten Kante des ſich ungefähr S. S. O. von *Syrodden* oder von dem öſtlichen Ende von *Läſsöe* ſtreckenden Riffs, wo vier ausgelegt werden, die eine gute halbe Meile auseinander liegen müſſen, ſo daſz der äuſzerſte gerade am Ende des Riffs *Kobbergrunden* zu liegen kommt. Derjenige Wager, welcher *Syrodden* am nächſten iſt, wird auf einer Tiefe von 24 Fuſz, die drey übrigen dagegen werden auf einer Tiefe von 30 Fuſz oder 5 Klaftern hingelegt.

Digitized by Google

3) Bey dem äufzerften Ende *) des im Often von *Anholt* auslaufenden Riffs, wo bey dem Stein *Knoben* einer zu liegen kommt, fo dafz Seefahrer, wenn fie nach aufzen um den Wager herumfegeln, vor dem Riff gefichert find.

4) Bey der *Dragö*er Tonne, wo gleichfalls einer ausgelegt wird.

§. 2.

Erwähnte Wager follen aus aufrecht ftehenden Stangen, mit Reifzbündeln an deren oberften Enden, beftehen, und ungefähr 20 Fufz über der Waffer fläche emporragen **); doch werden die zwey Wager, welche *Syrodden* am nächften find, etwas niedriger.

§. 3.

Die Wager follen im Herbfte nicht eingenommen werden; follte indeffen das Treibeis im Winter felbige mit fich fortreiffen, fo werden im Frühjahr fo zeitig als möglich neue wieder ausgelegt.

§. 4.

Alle für die hier erwähnten Wager beftimmte Stellen und Punkte follen auf denjenigen Seekarten, die das Königl. Seekarten-Archiv von jetzt an herausgeben wird, angezeigt ftehen.

§. 5.

Es mufz den Männern, denen die Aufficht über die Wager anvertraut ift, eine unverletzliche Pflicht feyn, fich in diefer Hinficht keine Verfäumniffe zu Schulden kommen zu laffen. Sollte aber dennoch ein Wager entweder ganz weggenommen oder durch Treibeis und andere Urfachen von feiner rechten Stelle fortgeriffen, oder auch die Stange zerbrochen werden oder dergleichen, fo wird der ausländifche Seefahrer hiedurch aufgefordert, dem einländifchen aber befohlen, fobald als möglich bey der nächften Obrigkeit genauen Bericht darüber abzuftatten, damit jedem Mangel oder jeder Unvollkommenheit zu der Seefahrenden eigenem Beften fogleich abgeholfen werden könne ***).

* * *

*) Diefer Wager liegt nicht mehr bey dem äufzerften Ende des Riffs, fondern ungefähr eine halbe Kabellänge einwärts auf dem Riff felbft, denn die Erfahrung hat gelehrt, dafz der fandige und fteile Boden am Ende des Riffs daran Schuld gewefen ift, dafz daferbft mehrere Wager nach einander verlohren gegangen find. Die Seefahrer müffen daher die Vorficht anwenden, nicht zu nahe um den Wager herum zu gehen.
Anm. des Verfaffers.

**) Um einen recht anfchaulichen Begriff von diefen Wagern zu geben, hat man einen auf der Platte B. abbilden laffen.

***) Dafz bey dergleichen Einrichtungen, aller Sorgfallt ungeachtet, Unfälle, als z. Ex., dafz eine Stange gebrochen oder ein Wager durch einen befondern Zufall von feiner rechten Stelle weggetrieben wird, eintreten können, wird uns jeder vernünftig denkende Seemann völlig einräumen; fo wie er auch leicht wird einfehen können, dafz, wenn auch alle mögliche Aufmerkfamkeit darauf verwendet wird, diefe Wager im Frühjahr fo zeitig als möglich auszulegen, nachdem das Eis, welches fie im Winter weggeriffen haben kann, aus dem Fahrwaffer verfchwunden ift, doch die Ausbringung derfelben, fo wie ihre Hinlegung an die rechten Stellen mit nicht geringer Schwierigkeit verknüpft ift, und durchaus bequemes Wetter verlangt, weshalb der Fall wohl möglich wäre, dafz Schiffe das Fahrwaffer befegeln müfzten, bevor das Wetter im Frühjahr es erlaubt hätte, einen jeden Wager an feiner Stelle auszulegen. Nach dem Placat find alle Mängel und Veränderungen bey der nächften Obrigkeit anzuzeigen; dergleichen Meldungen und aufklärende Berichte werden auch von dem Königl. Seekarten-Archiv angenommen, und find um fo willkommener, je früher fie mitgetheilt werden.

Digitized by Google

Die Anzahl und Lage der Wager dient dem denkenden Seemanne als hinlängliche Bezeichnung zur Kennung eines jeden ihm sichtbar gewordenen Wagers; denn da es bey *Anholts Knob* 1, bey *Trindelen* 2 und längs der Ostseite von *Kobbergrunden* 4 giebt, so müfzte es sonderbar zugehen, wenn man nicht wissen sollte, ob man *Anholts* Riff oder *Trindelen* am nächsten wäre, und da die an der Ostseite des *Läfsöer* Riffs liegenden, und gleichsam eine Reihe bildenden Wager nur eine halbe Meile auseinander liegen, so wird man bey klarem Wetter, mit Rücksicht auf seine Stellung, gewöhnlich mehr als einen derselben aufs Mal zu sehen bekommen, und folglich daraus schliefzen können, welchem von ihnen man am nächsten ist. Diese Wager werden also nicht nur bestimmte Kennzeichen derjenigen Gründe abgeben, auf welchen sie liegen, und es dadurch dem Seemanne möglich machen, die Gründe zu meiden, sondern sie werden ihm sogar in vielen Fällen seine Stellung im Fahrwasser andeuten und zu fernerer Bestimmung oder Lenkung seines Courses dienen können.

Zur Nachricht für diejenigen, welche die Frage aufwerfen möchten, warum keine Wager auf dem 18 Fufz tiefen Grunde (18 Fods Grunden), — ein Grund, der auf dem sogenannten *Lille-Middelgrund* liegt, — ausgelegt werden, da dieser doch, wenigstens für grofze Schiffe, gefährlich ist, — glaubt man die Bemerkung hinzufügen zu müssen, dafz es bedenklich sey, dergleichen Einrichtungen an einer Stelle zu machen, wo man, wie es hier der Fall ist, keine beständige Aufsicht haben kann; denn dieses ist weder von *Läfsöe* noch von *Anholt* aus möglich.

Es ist dem Seemanne von der gröfzten Wichtigkeit mit einiger Gewifzheit ausfündig machen zu können, wie weit er von einer Küste, oder von diesem oder jenem Gegenstande entfernt ist. Ein jeder weifz aber, wie höchst unsicher die gewöhnliche Giffung des Seemannes ist. Es kommt hiebey darauf an, dafz man die Höhe des sich dem Auge darstellenden Gegenstandes über der Wasserfläche kennt. Wir haben daher überall die Hohe der Leuchtfeuer, wo sie uns bekannt gewesen ist, angeführt, und um die Berechnung noch bequemer zu machen, fügen wir folgende Tabelle hiezu:

TABELLE

über den Abstand, in welchem ein Gegenstand nach dessen Höhe und nach der Höhe des Auges über dem Wasser, nach Dänischem Fufzmaafze berechnet, gesehen werden kann.

Berechnet nach Dänischen Seemeilen, Zehntheilen und Hundertheilen einer Meile.

Höhe in Fufzm.	Abstand in Meil.	Höhe in Fufzm.	Abstand in Meil	Höhe in Fufzm.	Abstand in Meil.	Höhe in Fufzm	Abstand in Meil.	Höhe in Fufzm.	Abstand in Meil.	Höhe in Fufzm.	Abstand in Meil.
5	0,65	45	1,95	85	2,68	125	3,25	165	3,74	220	4,32
10	0,92	50	2,06	90	2,76	130	3,32	170	3,80	230	4,42
15	1,13	55	2,16	95	2,84	135	3,38	175	3,85	240	4,52
20	1,30	60	2,25	100	2,91	140	3,44	180	3,91	250	4,61
25	1,46	65	2,35	105	2,98	145	3,51	185	3,96	260	4,71
30	1,59	70	2,44	110	3,05	150	3,57	190	4,01	270	4,80
35	1,72	75	2,52	115	3,12	155	3 62	200	4,12	280	4,89
40	1,84	80	2,60	120	3,19	160	3,68	210	4,22	290	4,98
										300	5,06

BIBLIOTECA NAZIONALE • NAPOLI •

Digitized by Google

Der Gebrauch dieſer Tabelle iſt folgender: Man nimmt die dem Fuſsmaaſse, das der Gegenſtand, deſſen Höhe man erblickt, über dem Waſſer hat, entſprechenden Meilen, und die Meilenzahl für ſo viel Fuſs Höhe, als man auf dem Schiffe über dem Waſſer ſteht, und addirt dieſe beyden Zahlen, wonach man die Berechnung macht, wie weit man von dem Gegenſtande entfernt iſt.

Z. Ex. *Anholts* oberſtes Leuchtfeuer iſt 112 Fuſs hoch, alſo . . 3,08 Meilen
Kann dieſes Feuer nun nicht auf dem Schiffe, wo das Auge 10 Fuſs über die Waſſerfläche erhaben iſt, geſehen werden, ſondern erſt nachdem man 5 Fuſs in die Want hinaufgetreten iſt, wo das Auge nunmehr eine Höhe von 15 Fuſs hat, welche 15 Fuſs nach der Tabelle 1,13 — betragen,
ſo iſt man $4\frac{21}{100}$ Meilen vom Leuchtfeuer entfernt.

Nimmt man an, wenn man auf *Anholt* zuſteuert, daſs man ſich dem Leuchtfeuer nähert und ſtets das oberſte, aber noch nicht das unterſte *) ſieht, welches 50 Fuſs niedriger ſteht, nämlich ungefähr 60 oder 62 Fuſs über dem Waſſer, ſo muſs man, wenn das Auge eine Höhe von 15 Fuſs über dem Waſſer hat, vorausgeſetzt, daſs das Wetter klar iſt, erſt das unterſte Feuer in einer Entfernung von $3\frac{4}{10}$ Meilen ſehen können u. ſ. w. Auf einem Kriegsſchiffe, wo das groſse Mars ungefähr 80 Fuſs über dem Waſſer iſt, müſste man von demſelben *Anholts* oberſtes Feuer reichlich auf $5\frac{1}{2}$ Meilen erblicken können, und von dem groſsen Bramſaling, welcher etwa 170 Fuſs hoch ſeyn mag, auf ungefähr $6\frac{1}{4}$ Meilen Abſtand.

Eben dieſe Regel kann bey klarem Wetter auch auf die erwähnten Wager angewandt werden. Man weiſs, daſs ihre Höhe über dem Waſſer ungefähr 20 Fuſs ausmacht **): iſt alſo die Höhe des Obſervirenden auf dem Schiffe 15 Fuſs über der Waſſerfläche, ſo wird man das oberſte Ende oder das Reiſsbündel auf ungefähr $2\frac{1}{2}$ Meilen, oder noch etwas näher erblicken, denn es muſs doch eine gewiſſe Höhe über dem Horizont haben, um erkannt zu werden, beſonders wenn die See in einiger Bewegung iſt. Da das Reiſsbündel nur ſehr klein ſeyn kann, ſo muſs man ein gutes Fernrohr und ſehr klares Wetter haben, um in einer ſo weiten Entfernung einen ſo kleinen Gegenſtand, den man in gehöriger Nähe ſehr deutlich ſieht, erkennen zu können. Bey den erwähnten Wagern iſt gleichfalls zu bemerken, daſs, wenn man mit Rückſicht auf die Entfernung, in welcher man ſich von einem Wager befindet, ſeinen Stand auf dem Schiffe zu hoch nimmt, man einen ſolchen Wager nicht leicht

*) Siehe die Erklärung in der Beſchreibung der *Anholter* Leuchtfeuer. Es darf jedoch nicht vergeſſen werden, was kurz darauf angemerkt wird, nämlich daſs dieſe Feuer in einer weiten Entfernung nicht wohl ohne Fernrohr unterſchieden werden können.

**) Man wird nicht vergeſſen, was im Vorhergehenden geſagt worden iſt, nämlich, daſs diejenigen Wager, welche *Läsöes Syrodde* am nächſten liegen, etwas niedriger ſind, als die andern, die alle, wie erwähnt, eine Höhe von 20 Fuſs haben. Der Unterſchied bey hohem und niedrigem Waſſer kann verurſachen, daſs die Höhe des Reiſsbündels über dem Waſſer etwas verſchieden iſt, doch kann dieſe Verſchiedenheit bey dergleichen Beobachtungen nicht ſonderlich in Betracht kommen. Wichtiger iſt aber der Einfluſs, den ſehr heftige Ströme auf die Wagerſtange haben, indem dieſe die Stange in eine ſehr ſchräge Stellung zwingen.

Digitized by Google

erblickt, indem die See ihn gleichſam in ihr Farbendunkel einhüllt und unkenntlich macht: er kann nur alsdann deutlich erſcheinen, wenn er ſich über die Cirkellinie erhebt, durch welche der Himmel das Meer zu begrenzen ſcheint. Aus der Urſache ſieht man, wenn man nahe genug iſt, ein ſolches Reiſzbündel und eine ſolche Stange am deutlichſten, wenn man den Standpunkt für das Auge niedrig wählt.

Die vorhergehende Tabelle gewährt demnach weſentliche Vortheile, und iſt viel ſicherer, als die bloſze Giſſung, obgleich man die ſtrengſte Genauigkeit in Anſehung der danach gemachten Berechnungen, indem die horizontale Refraction ſo vielen Veränderungen unterworfen iſt, nicht erwarten kann. Aus dem Grunde hat man die Höhe auch nur für jeden 5ten Fuſz angegeben, welches zum Gebrauch bey der Schifffahrt hinlänglich genau iſt.

Schlieſzlich kann man nicht umhin zu bemerken, daſz man bey der Karte vom *Kattegat*, dem Wunſch der meiſten Seefahrer gemäſz, von der unſtreitig richtigern Methode, die Compaſzſtriche nach dem wahren Norden zu ziehen, abgewichen iſt, und ſelbige nach dem miſzweiſenden Compaſze gezogen hat, indem es während der Fahrt bequemer iſt, gleich die nämlichen Courſe zu ſehen, welche der Compaſz angiebt. In einer Reihe von Jahren wird die Veränderung der Miſzweiſung auch keinen beträchtlichen Fehler veranlaſſen, und in der Zeit kann man immer neue Auflagen erwarten. Die Abweichung des Compaſſes iſt bey *Kopenhagen* gegenwärtig faſt genau 18° und bey *Skagen* etwas weniger als 19°; man hat daher die Compaſzſtriche nach $18\frac{1}{2}$° nordweſtlicher Abweichung gezogen; doch ſind die hiebey eingehefteten Kärtchen einiger Häfen nach dem rechtweiſenden Compaſze oder dem wahren Norden gezeichnet. Alle Courſe und Peilungen ſind in der Beſchreibung, wie auf den Landvertonungen nach der gegenwärtigen Miſzweiſung des Compaſſes angeführt *).

Endlich iſt aus eben dem Grunde, oder nach dem Wunſche der meiſten Seefahrer, um ihnen in einem Fahrwaſſer von ſo geringem Umfang, eine Bequemlichkeit mehr zu verſchaffen, gegenwärtige Karte nach der platten oder gleichtheiligen Breiten-Scale entworfen; indeſſen ſind denn auch Längen-Scalen auf derſelben angebracht, welche nach Verhältniſze der Mittelbreite und aus der Mitte der Karte eingetheilt ſind. Der kleine Fehler, der durch dieſe Scalen auf allen 4 äuſzern Seiten der Karte entſteht, iſt ſehr gering, und man hat die Hauptpunkte der Länge danach berichtigt. Die Verzerrung der Länder iſt ſo unbedeutend, daſz ſie ſogar keinen merklichen Einfluſz auf die Peilungen haben kann, und auf die Weiſe hofft man einen doppelten Zweck erreicht zu haben.

*) Nach mehrern hier in *Kopenhagen* mit dem gröſzten Fleiſze und der ſtrengſten Genauigkeit gemachten Beobachtungen iſt die gegenwärtige Nordweſtrings-Miſzweiſung des Compaſſes in einer Reihe von Jahren ſich ſo ziemlich gleich geblieben. Sie hat ohne Zweifel jetzt ihre gröſzte Abweichung nach Weſten erreicht, und es ſcheint, als ſtünde ſie im Begriffe, nunmehr zurück zu gehen; doch iſt ihr Zurückgang kaum merklich; die Zeit wird uns darüber nähere Aufklärung geben.

Digitized by Google

Erklärungen

einiger, auf den hieher gehörigen Däniſchen Karten vorkommender Wörter und Abkürzungen.

Fv. Favne, Klaftern oder Faden.
Fjord, Fiord, ein tiefer ins Land hineingehender ſchmaler Meerbuſen.
Fd. Fod, Fuſz.
Fyhr, Leuchtfeuer.
Gd. Gaard, ein Herrenhaus, oder ein groſzer Bauerhof.
Gr. Grund, Grund, Untiefe.
Höi, Hügel.
Indlöb, Einlauf oder Einfahrt.
K. Kirke, Kirche.
Leer, Lehm oder Thon.
Lodſkud, Grundpeilungen.
Löb, ein ſchmales Fahrwaſſer, Fahrbahn oder Durchfahrt.
M. Mölle, Mühle.
Öe, Inſel.
Rende, Rinne, ein ſchmales Fahrwaſſer, Fahrbahn oder Durchfahrt.
Sd. Sand, Sand.
Skjær, Scheren oder Klippen.
Wagere, Merkzeichen bey gefährlichen Gründen.
Warder, Baaken oder Merkzeichen auf dem Lande.

Die angegebenen Diſtancen ſind alle nach geographiſchen Meilen berechnet, deren 15 auf einen Grad gehen, und wo alſo $\frac{1}{4}$ Meile einer Minute geographiſcher Breite gleich iſt.

BIBLIOTECA NAZIONALE NAPOLI

Digitized by Google

Beſchreibung des Kattegats.

Vom SUNDE.

Wenn man von Süden her durch *Drogden*, *Dragöe* vorbey, oder von *Kopenhagen* kommt und nach *Helſingör* will, ſo kann man zu jeder Zeit, ſobald man das gewöhnliche Signal giebt, oder auch auf mündliches Verlangen, von den genannten Oertern *Dragöe* und *Kopenhagen* aus mit Lothſen verſehen werden. Der Ankerplatz im Sunde iſt bekanntlich eine offene Rehde, der Ankergrund aber iſt gut und rein, ſo daſz diejenigen, welche zuverläſsige Anker und Taue haben, faſt überall ohne Unterſchied darauf ankern können. Auf der Bank, welche *Diſken* genannt wird, giebt es 4 bis 5 Klafter Waſſer, und einen ſo feſten und ſtarken Ankergrund, daſz mehrere Schiffe ihre Anker darin verloren haben. Bey ſtürmiſchen Nordwinden entſteht hier vom Kattegat herein See und Deining. Für groſze Schiffe iſt der beſte Ankerplatz etwas weſtlich von der genannten Bank, auf einer Tiefe von 7 bis 8 Klaftern *); die kleinern legen ſich gewöhnlich etwas näher unter den *Seeländiſchen* Wall hin.

Man wagt ziemlich viel, wenn man im Herbſte oder bey unruhigem Wetter aus dem Sunde geht, ohne dabey einen ſolchen Wind zu haben, mit dem man hoffen kann, ganz durchs *Kattegat* zu kommen; denn obgleich es nach der Karte ſcheinen möchte, daſz S. S. W., ja ſogar S. W. ein offener Wind ſey, um aus dem *Kattegat* hinauszuſegeln, ſo iſt es doch in der ſpätern Jahrszeit bedenklich, damit auszugehen, indem man, je höher man im *Kattegat* hinaufkommt, den Wind gewöhnlich mehr und mehr weſtlich findet, ſo daſz, wenn man gegen *Läſſöe* oder *Skagen* hinaufkommt, und oft noch eher, der Wind W. S. W. und noch weſtlicher wird, welches ſowohl aus, als ein, ein ſchraler Wind iſt,

*) Ankert man etwas weſtlich von *Diſken*, ſo müſſen die Landſpitze von *Cronburg* und die Spitze der Schwediſchen Küſte näher zuſammen kommen, als ſich nach der Landvertonung auf dem Blatte G angezeigt findet.

Digitized by Google

wodurch man bey zunehmender Kühlte sehr leicht einen Legerwall erhalten kann. Man ist in dieser Jahrszeit gewöhnlich nicht recht sicher, dasz der südliche Wind ganz durch das *Kattegat* hindurch führt, sobald er nicht einigen Zug nach Osten hat.

1771 wurden auf *Nakkehoved* an der Seeländischen Küste zwey Leuchtthürme zu Blüsen oder Steinkohlenfeuern erbaut, und auf *Cronburg* wurde ein Lampenfeuer eingerichtet, welche 3 Leuchtfeuer eingetretener Umstände halber jedoch nur einige Monate hindurch angezündet wurden. Zu gleicher Zeit ward auch eine Specialkarte über das Fahrwasser von *Kullen*, bis auf die Rehde von *Helsingör* herausgegeben, welche zugleich die Anweisung enthielt, wie man nach diesen Feuern bey Nacht in den *Sund* hineinsegeln könnte. Den 13 April 1800 wurden aber sämmtliche Feuer wieder angezündet, um künftig ununterbrochen zu brennen; die bemeldete Karte wird daher bey nächtlicher Einfahrt in den *Sund* sehr brauchbar seyn, so wie man sich ihrer auch bey Tage mit Nutzen bedienen kann.

Die beyden auf *Nakkehoved* neu eingerichteten Leuchtfeuer waren auf unsern Küsten die ersten Blüsen oder Steinkohlenfeuer, die, nach dem Vorschlag und Plan des Herausgebers, mit einer Laterne oder einem Aufsatz von Fenstern versehen wurden, von welchem derjenige Theil, der der Landseite zugekehrt ist und folgleich keine Fenster nöthig hat, aus Mauerwerk besteht. Allen nach dieser Zeit errichteten Leuchtfeuern ist eben dieser Plan zum Grunde gelegt worden, und einige der schon früher vorhandenen haben dieselbe Einrichtung erhalten. Leuchtfeuer von dieser Einrichtung haben einen grosszen Vorzug vor denjenigen, die den Winden ausgesetzt sind, da der Wind die Flamme hier nicht niederschlagen oder veranlassen kann, dasz sie hin und her schwebt und dadurch bald stärker und bald schwächer zu brennen scheint. Von den beyden Leuchtfeuern auf *Nakkehoved* steht das westliche 143, das östliche aber nur 96 Fusz, und das Lampenfeuer bey *Cronburg* 110 Fusz über der Wasserfläche.

Zu fernerer Bequemlichkeit für Seefahrer sind 1798 in den Fischerweilern *Gilleleie* und *Hornbeck* reglementirte Lothsen angestellt, die auf gegebenes Signal in den Sund hineinlothsen müssen, solange das Wetter es ihnen nicht ganz unmöglich macht, an die Schiffe zu kommen. So gut die Karten auch seyn mögen, so hat es doch mit unter seine Schwierigkeit, besonders bey schralem oder widrigem Winde, in ein Fahrwasser hineinzusegeln, in welchem die Ströme so heftig und oft unregelmäszig sind, wie hier, es sey denn, dasz man einen Lothsen hat, der das Locale des Fahrwassers mit allen Nebenumständen auf das genaueste kennt. Die Helsingörer Lothsen lothsen auf Verlangen vom *Sunde* nach *Kullen* hin.

Von der Schwediſchen Küſte im Kattegat,

von

Helſingburg bis *Kirkeſund* bey *Tiörnöe.*

Von HELSINGBURG bis KULLEN.

Bey *Helſingburg* iſt in neuern Zeiten ein Hafen von neuer Bauart angelegt, um Schiffen von einer gewiſſen Gröſze daſelbſt einen Sicherheitsort zu verſchaffen. Groſze Schiffe können mitten vor der Stadt, einige Kabellängen vom Lande, in einer Tiefe von 8 bis 12 Klaftern ankern; man iſt aber den nördlichen und nordweſtlichen, wie auch den ſüdlichen Winden daſelbſt blosgeſtellt. Dicht im Oſten von der Stadt ſteht ein hoher und masſiver uralter Thurm, *Kärnen* genannt, welcher ſich in einer weiten Entfernung auszeichnet.

Südwärts von *Hittarps* Riff kann man ſich der Küſte mittelſt des Bleyloths bis auf 4 bis 5 Kabellängen nähern.

Mitten vor *Domſteens* Fiſcherweiler trift man einen Ankergrund an für kleine Fahrzeuge, denen zugleich die Schere *Domſteenen* einigen Schutz gewährt.

Wiken iſt ein anſehnlicher Fiſcherweiler, der auf einer niedrigen Landſpitze, 1¾ Meilen nördlich von *Helſingburg* liegt, und eine Kirche mit einer kleinen Thurmſpitze hat. Südweſtlich von dieſer Kirche, wo es einigen Schutz giebt, können kleine Fahrzeuge ankern, die jedoch weſtlichen Winden blosgeſtellt liegen.

Im Nothfalle kann man innerhalb des Grundes, *Svineboen* genannt, wo das Waſſer 5 Klaftern tief iſt, einſtweilen vor Anker gehen, und davon ſowohl nord- als ſüdwärts wieder auslaufen.

Bey *Höganäs*, 1½ Meilen ſüdwärts von *Kullen*, giebt es einen Hafen und Ladeplatz für 12 bis 14 Fuſz tief ſtechende Schiffe. Hier werden die von den bekannten Schwediſchen Steinkohlengruben kommenden Steinkohlen verſchifft. — Der Ankerplatz hat bey einer Tiefe von 3 bis 2 Klaftern feinen Sand, mit Lehm vermiſcht. Der Hafen iſt den weſt- und nordweſtlichen Winden ziemlich ausgeſetzt, die einigen Seegang verurſachen. Flache Fahrzeuge haben beſſeren Schutz tiefer in den Hafen hinein. —

Digitized by Google

Als Einſegelungs-Merkzeichen ſteht eine Stange in der Nähe des Strandes, welche in gerader Richtung mit der *Wäsbyer* Kirche gehalten werden muſz; dieſer Cours führt zum Ankerplatze hin. Das Packhaus ſteht ungefähr in eben dieſer Linie.

Bey *Mölleleie* iſt ein guter Hafen für Böte; in der Einfahrt zu demſelben tieft es nur 4 Fuſz. — In *Mölleleie*, ſowohl als in *Leerhafen*, wohnen gute Lothſen, welche auf das gewöhnliche Signal zu den Schiffen hinauskommen, und ſie nach den in der Nähe befindlichen Schwediſchen Häfen hinführen.

Das Vorgebirge *Kullen* iſt ſteil, und man trift, in der Entfernung einer Kabellänge von der Küſte, eine Tiefe von 15 Klaftern an, ſowohl auf der weſtlichen als auf der nördlichen Seite; allein von da an nach *Helſingburg* hinunter iſt die Küſte ziemlich unrein, und man darf ihr, wegen einiger landfeſten Riffe und kleiner darauf zerſtreut liegenden Gründe, die mit dem gemeinſchaftlichen Namen *Svineboerne* belegt ſind, nur auf $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{8}$ Meile nahe kommen. Peilt man *Kullens* Leuchtfeuer in N. $\frac{1}{2}$ O., dann iſt man auf der Kante dieſes Riffs, über einer Tiefe von 8 bis 10 Klaftern, die jedoch ſchnell abnimmt.

Für Seefahrer, die nordwärts herkommen und den Sund anthun wollen, dürfte es wohl keine überflüsſige Bemerkung ſeyn, daſz ſie, beſonders bey deiſigem Wetter, darauf aufmerkſam ſeyn muſſen, den ſogenannten *falſchen Kull* oder *Hofskull*, der innerhalb *Hallands-Wäderöe* liegt, nicht für das wahre Vorgebirge *Kullen* anzuſehen, wovon man Beyſpiele hat; indeſſen wird ſolches doch nur dann geſchehen können, wenn Wolken oder Nebel auf den Berggipfeln ruhen. Sonſt iſt *Hofskullen* oben weit flächer und hat eine breitere Dehnung, als *Kullen* ſelbſt, welcher ſteiler iſt. — Kann man indeſſen nur erſt von dem Leuchtthurm, welcher nicht ſehr hoch, aber geweiſzt iſt und auf der öſtlichen Seite ein Nebengebäude hat, wodurch er beynahe das Anſehn einer Kirche gewinnt, Kennung erhalten, ſo iſt *Kullen* gar nicht zu verkennen. Es kann ferner bemerkt werden, daſz die *Hofskirche* auf *Hofskullen*, wie der Leuchtthurm, hoch liegt und ebenfalls weiſz iſt. Die *Weſter Karups* Kirche iſt auch ſehr kennbar, doch liegt die erſtgenannte höher. Iſt man aber ſo nahe, daſz die eine dieſer Kirchen kennbar iſt, ſo müſſen *Wäderöe*, die Stadt *Torekö* u. ſ. f. jeden möglichen Irrthum heben.

Man giebt vor, und wohl nicht ganz ohne Grund, daſz ſowohl trübe Luft und Wolken, welche, wie eben erwähnt wurde, die Berggipfel einhüllen und ihre Geſtalt verändern, als auch die aus der Erde aufſteigenden Dünſte es verurſachen, daſz das Leuchtfeuer auf *Kullen* nicht immer gut geſehen werden kann; bey einem Leuchtfeuer von ſolcher Lage erfordert dieſes der Seefahrer gröſzte Aufmerkſamkeit. Aber noch iſt *ein* Umſtand da, der, ſowohl bey dieſem, als bey andern Kohlenfeuern oder Blüſen, die nicht durch Fenſter gegen den Wind geſchützt ſind, nicht weniger zu beachten iſt; er beſteht

Digitized by Google

darin, daſz bey einer friſchen Kühlte die Flamme vom Winde niedergedrückt oder horizontal geworfen wird, und dies muſz durchaus der Fall ſeyn bey dem Leuchtfeuer auf *Kullen*. Es iſt daher begreiflich, daſz man, wenn z. Ex. mit nördlichen oder nordweſtlichen Winden gerade darauf zugeſegelt wird, das Feuer nicht ganz deutlich ſehen kann, bevor man nach Beſchaffenheit des Windes, ſelbigem zur Seite kommt, und nunmehr die ganze Flamme erblickt. Das Leuchtfeuer auf *Kullen* iſt zu einer Höhe von 130 Schwediſchen Ellen über der Waſſerfläche *) angegeben, welche ungefähr 245 Däniſche Fuſz ausmachen. Es darf nicht vergeſſen werden, daſz das Feuer auf *Kullen* ſo wie alle Schwediſche Leuchtfeuer, im Sommer, oder vom 1 May bis zum 1 Auguſt nicht angezündet wird; die Däniſchen dagegen brennen alle das ganze Jahr hindurch. Sie werden von Michaelis bis Oſtern ½, von Oſtern bis Michaelis aber eine Stunde nach Sonnenuntergang angezündet, und brennen ununterbrochen fort bis Tagesanbruch.

Von SKELDERVIIG.

Die Bucht zwiſchen *Kullen* und *Hofskullen* heiſzt *Skelderviig*, in welcher man im Nothfalle ankern kann, ſogar bey einem Sturm aus N. W. Beym Einſegeln in die Bucht hält man ſich mitten im Fahrwaſſer, indem der Seegang allmählich ſchwächer wird. Man kann, wenn man die *Jonstorper* Kirche in S. W. peilt, in einer Tiefe von 9, 8 bis 6 Faden ankern. Längs der Küſte auf beyden Seiten der Bucht iſt der Ankergrund weniger gut.

Halſahafen iſt ein Ladeplatz für 10 bis 12 Fuſz tief gehende Fahrzeuge, die ⅛ Meile vom Lande in einer Tiefe von 3 Klaftern auf reinem Sandgrunde vor Anker liegen.

Am innern Ende dieſer Bucht liegt eine kleine Stadt, *Engelholm* genannt. Bey der Stadt ſelbſt iſt kein Hafen, weshalb Fahrzeuge, die da löſchen oder laden ſollen, ſich nach dem ungefähr anderthalb Meilen davon entfernt liegenden Hafen, *Grytehafen* genannt, in welchen 7 bis 8 Fuſz tief gehende Fahrzeuge hineingehen und daſelbſt Winterlager halten können, begeben müſſen.

Bey *Arilds* Fiſcherweiler, ungefähr eine Meile öſtlich von *Kullen*, wohnen Fiſcher, die die Ankerplätze in dieſer Bucht kennen.

*) Siehe Kongl. Svenſke Vetenſkaps-Academies nye Handlingar for 1793.

Von dem Ankerplatze innerhalb HALLANDS-WÄDERÖE.

Siehe die Tafeln A und B.

Sollte man ſich, während man im Begriff iſt den Sund anzuthun, bey einer harten Kühlte von weſtlichem Winde, nicht im Stande ſehen, *Kullen* vorbey zu kommen, ſo kann man, da es ſchwer, ja wohl gar gefährlich ſeyn dürfte, die Nacht über zu kreuzen, nach dem innerhalb *Hallands-Wäderöe* befindlichen Ankerplatze, deſſen ſich ſogar die ſchwerſten Schiffe bedienen können, hinunterlaufen.

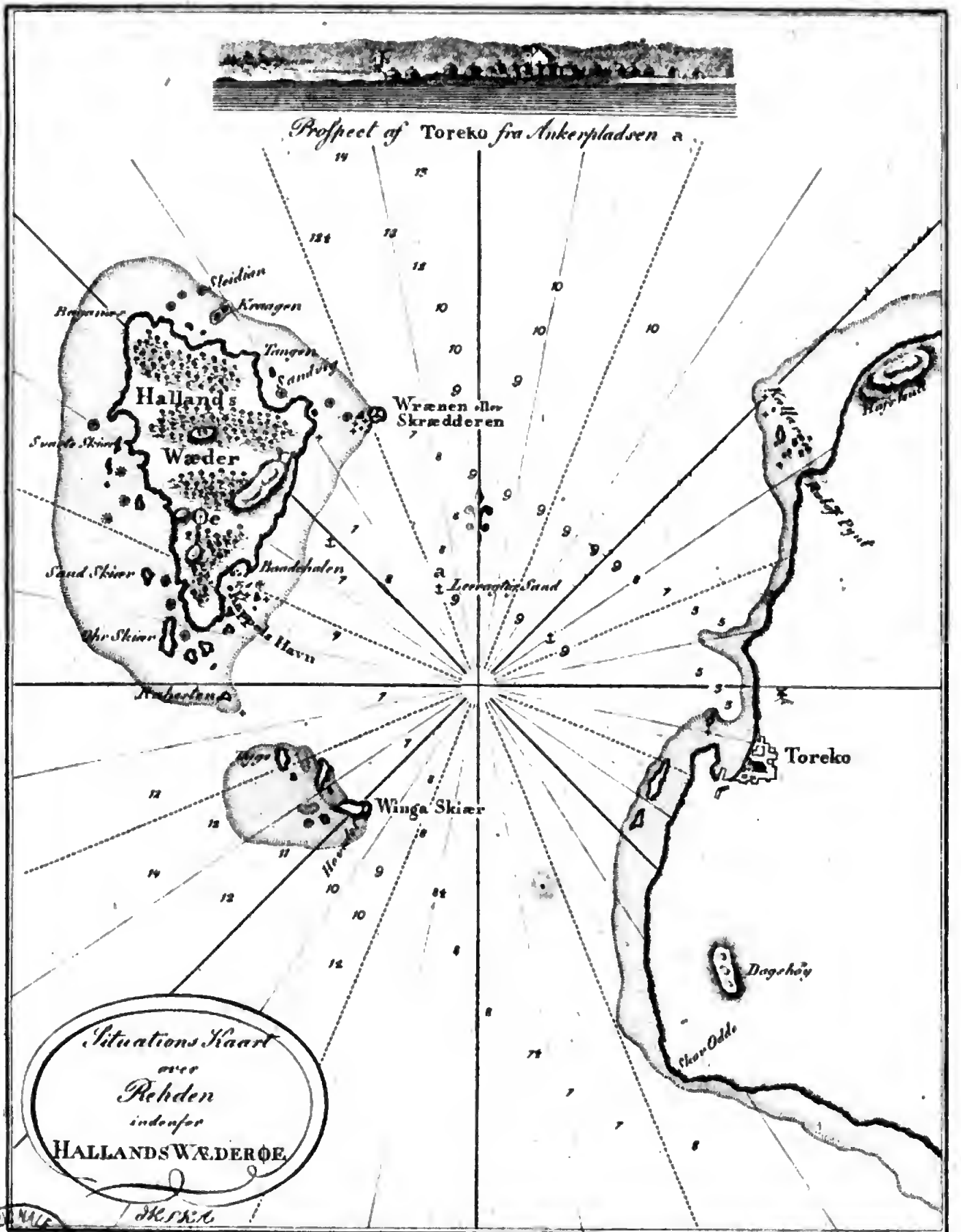
Obgleich es nicht ſchwer iſt, auf dieſe Rehde einzulaufen, ſo hat man doch der gröſzeren Deutlichkeit halber und zur nähern Anweiſung eine Specialkarte über ſelbige (ſiehe Tafel A), wie auch einen Proſpect des Landes von dem beſten Ankerplatze aus (ſiehe Tafel B), hinzugefügt. Der Proſpect zeigt zugleich die Ausfahrt aus dem Hafen zwiſchen *Raheſten* und *Tyge*; man kann übrigens ſowohl von der ſüdlichen, als nördlichen Seite ein- und ausſegeln. Um ſich noch ſicherere Leitungs-Merkzeichen zu verſchaffen, hat man 2 Baaken errichtet, die eine bey dem nördlichen Einlauf auf der Schere *Wränen*, oder *Skräderen*, und die andere bey dem ſüdlichen Einlauf auf der *Wingeſkjar* *). Die Arme beyder Baaken zeigen nach Oſten hin, welches die Bedeutung hat, daſz man öſtlich um dieſe Scheren herum fahren muſz. Man kann ihnen übrigens auf der Seite in einer Entfernung von einer Kabellänge vorbeyſegeln.

Der beſte Ankerplatz iſt ungefähr in der Mitte zwiſchen beyden Baaken und in ganz gerader Linie zwiſchen dem höchſten Lande von *Hallands-Wäderöe* und der Kirche von *Toreko*, oder mit andern Worten, in der Linie, wo das höchſte Land von *Wäderöe* ungefähr in N. W. auf dem Compaſze gepeilt wird. Auf dieſer Linie findet man, und zwar etwas näher gegen *Wäderöe*, als gegen *Toreko* hin, eine Tiefe von 7 Klaftern, von 9 bis 10 Klaftern aber, wenn man ſich *Torekos* Seite am nächſten hält. Der Grund iſt Lehmſand. Man liegt in Schutz vor allen Winden von N.N.W. bis S.W., obgleich die letzteren einige Deining verurſachen. Dem Nordoſtwinde iſt man zwar ziemlich ausgeſetzt, allein mit guten Ankern und Tauen kann man vollkommen ſicher ſeyn. Man darf jedoch nicht ſüdlicher, als erwähnt, vor Anker gehen, indem der Ankergrund dann keine Sicherheit gewährt.

Beym Einſegeln von der Nordſeite her, zeichnen ſich ein Paar ſchwarze Scheren aus, die ſich mitten im Fahrwaſſer zu befinden ſcheinen, allein ſie liegen ganz nahe unter der Küſte bey *Toreko*; erſt dann, wenn man innerhalb *Wränen* iſt, gewahrt man, daſz

*) Eine Abbildung einer dieſer Baaken zeigt Tafel B. Aehnliche Baaken finden ſich an mehrern Orten auf der Schwediſchen Küſte; ſie ſollen, in ſo fern ſie auf das *Kattegat* Bezug haben, in der Folge bemerkt werden. Ihre Arme zeigen immer nach der Seite hin, auf welcher man um diejenige Schere oder Landſpitze, wo dergleichen Baaken ſtehen, herumgehen muſz.

Digitized by Google



BIBLIOTECA NAZIONALE NAPOLI

Digitized by Google

Digitized by Google

BIBLIOTECA NAZIONALE • NAPOLI •

Digitized by Google

Afbildning af Vårderne paa Wingaskiær og Wranen.

Afbildning af Vårderne som aarlig udlægges ved Anholts Knop. Trindelen og Læsøe Grundene.

Fortoninger

Tyge Skiær.

Kullens Fyrs Taarn.

Hinga Skiær.

Wranen eller Skrænderen.

BIBLIOTECA NAZIONALE NAPOLI

Digitized by Google

ſie von keiner Bedeutung ſind. Man wird zuweilen nahe unter dem Lande, ſüdlich von *Wäderöe*, kleine Fahrzeuge vor Anker liegen ſehen; dieſe liegen in einer kleinen Bucht, *Kuppelshafen* genannt, wo es nur 7 bis 8 Fuſz tieft; die Bucht kann auch für dergleichen Schiffe zum Winterlager benutzt werden.

Wer dieſe Bucht genau kennt, ſoll einen Auslauf wiſſen zwiſchen *Tyge* und *Raheſten*. Beym Ein- und Auspasſiren durch denſelben iſt es allgemeine Regel, ſich $\frac{1}{3}$ der Breite des Auslaufs von *Raheſten*, und $\frac{2}{3}$ eben dieſer Breite von *Tyge* entfernt zu halten; vermuthlich iſt dieſer Auslauf nur für kleine Schiffe dienlich.

Das unter dem Namen *Källarön* von *Ralöfpünt* bey *Hofskull* auslaufende Riff iſt gröſztentheils über dem Waſſer ſichtbar. Beym Ausſegeln nach Norden zu, darf man, beſonders während des Kreuzens, der Küſte von *Hofskull* nicht näher kommen, als bis man *Wingaskiær* etwas öſtlicher, als den Leuchtthurm auf *Kullen* erblickt.

Läuft der Strom auf dieſer Rehde nordwärts, ſo läuft er in der *Halmſtads-* oder *Laholms-Bucht* ſüdwärts, und läuft er innerhalb *Wäderöe* ſüdwärts, ſo läuft er in genannter Bucht nordwärts.

Obgleich nördliche Winde eine unruhige See und auf der weſtlichen und nördlichen Seite über $\frac{1}{2}$ Meile von *Wäderöe* hinaus ſogar Sturzſeen verurſachen, welches von dem klippigen Grunde herrührt, ſo ſoll man ſich doch mit Sicherheit dieſer Inſel auf $\frac{1}{4}$ Meile nähern können.

Es ſoll etwas beſchwerlich ſeyn, in *Toreko* friſches Waſſer zu hohlen, obgleich es daſelbſt einen Hafen für Böte giebt. Auf *Wäderöe* ſoll gar kein Waſſer ſeyn, weshalb dieſe Inſel unbewohnt iſt. Sie iſt zwar mit Holz dicht bewachſen, allein die Bäume ſind von den ſtarken Winden ſehr verbuttet.

Von der LAHOLMS- oder HALMSTADS-BUCHT.

In der *Laholms-* oder *Halmſtads-Bucht* beſteht der Grund bis zu einer Tiefe von 3 Fuſz aus reinem Sande; unter dieſer iſt blauer Lehm. Nicht ſelten wird man bey harten weſtlichen Winden genöthigt, hier zu ankern. Mit guten Ankern und Tauen können groſze Schiffe insbeſondere, wenn auch die See hoch geht, ſehr wohl einen Sturm aushalten, indem der Ankergruud ſo gut iſt, und die Tiefe nach dem Lande zu allmählich abnimmt; man muſz aber in der Linie, die man ſich zwiſchen *Tylöe* und *Wäderöe* denken kann, in einer Tiefe von 10 Klaftern ankern.

Baadſtad iſt eine kleine Handelsſtadt auf der Südſeite der *Laholms-Bucht*, mit einem nicht unbeträchtlichen Handel. Die Fahrzeuge ankern $\frac{1}{8}$ Meile in N. O. von der Stadt in einer Tiefe von 3 Faden, auf ſandigem Grunde; ſie können ſogar bey einem nördlichen und N. N. W. Winde daſelbſt recht gut vor Anker reiten; denn weil die Tiefe einwärts allmäh-

Digitized by Google

lich abnimmt, ſo wird der Seegang bedeutend geſchwächt. — Längs der Küſte läuft in einer kleinen Entfernung vom Lande eine ſchmale Bank hin, die 5 Fuſz Waſſer hat.

Sowohl bey *Laholm*, als bey *Halmſtad* fällt eine ziemlich groſze Aue in den Meerbuſen, allein die Mündungen dieſer Auen verändern ſich oft, theils durch den mit ihnen herabflieſzenden Sand, theils durch das Anſpülen der See bey weſtlichen Winden, weshalb Fahrzeuge, die hier löſchen und laden ſollen, auf der offenen Rehde liegen und das Schiffsgut mit Böten oder Pramen ab- und zuführen müſſen. Indeſſen iſt der Hafen bey *Halmſtad* etwas brauchbarer, indem der tägliche Waſſerſtand, im Einlauf 4, im Hafen ſelbſt aber 7 bis 8 Fuſz betragen ſoll; zufällig eintretendes hohes Waſſer bringt ihn natürlicherweiſe noch höher *).

Den *Halmſtädter* Thurm erblickt man erſt, nachdem man in die Bucht hineingekommen iſt; die Küſte um die Bucht herum iſt niedrig und hell.

Von der Küſte zwiſchen TYLÖE und WARBERG.

Der Küſte zwiſchen *Tylöe* und *Moruptunge* darf man überall auf ½ Meile nahe kommen. Auf den Flügeln oder kleinen Bergen, welche *Wildshäradshöi*, *Nysaas*, *Steningeberg*, *Smörſtakken*, *Nyklawarberg* und *Himmelskull* heiſzen, ſind verſchiedene kleine pyramidenförmige Steinhaufen aufgeſetzt, die ſich jedoch nicht ſonderlich auszeichnen. Von *Smörſtakken* ſieht man eine Vertonung auf Tafel G; der darauf ſtehende Baum macht ihn beſonders kennbar, allein ein ſolches Merkzeichen iſt leider nicht von ſteter Dauer. Die *Sönrumer* Kirche hat einen weiſzen Thurm. *Falkenberg*, welches eine Kirche mit einer Thurmſpitze hat, iſt ohnehin kenntlich genug durch ſich ſelbſt.

Auf der öſtlichen Seite von der Inſel *Tylöe*, und zwar dicht unter derſelben, können 4 bis 6 Fuſz tief gehende Fahrzeuge einſtweilen ankern, doch fällt der durch harte weſtliche Winde verurſachte Seegang beſchwerlich.

Die Tiefe um die Klippe *Marſteen* herum iſt unbekannt; es iſt daher rathſam, derſelben nicht nahe zu kommen, oder um ſelbige einwärts herum zu gehen.

Falkenberg hat eine Aue, in deren Einlauf es 4 bis 5 Fuſz tief. Das Löſchen, ſowohl als das Laden geſchieht daher durch Böte und die Schiffe liegen vor offener See.

Fahrzeuge, die nicht über 4 Fuſz tief gehen, finden einen kleinen Hafen bey *Moruptunge*. Auf dem Lande iſt ein weiſzer Kreideberg, der die Landſpitze auszeichnet. Das Dorf *Morup*, welches ungefähr 1 Meile nördlich von erwähnter Landſpitze liegt, hat einen rothen Kirchthurm mit einer ſchmal zulaufenden Spitze, wie auch eine Windmühle.

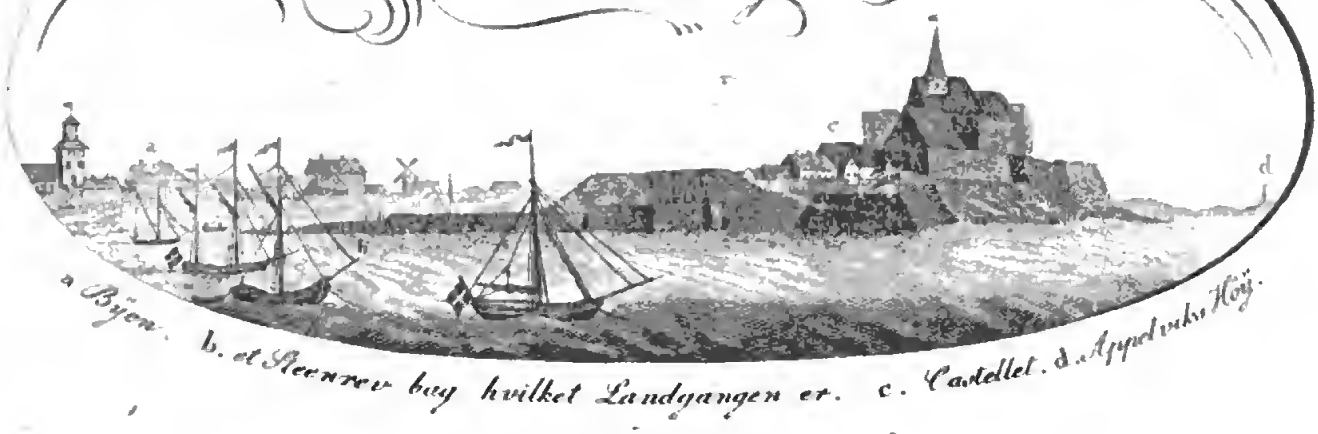
N. N. weſtlich auf ¾ bis ½ Meile von *Moruptunge*, ſollen zwey Gründe befindlich ſeyn, die nicht hinlänglich unterſucht ſind; man darf daher an dieſem Orte dem Lande nur auf ½ Meile nahe kommen.

Ganz nahe unterm Lande, bey der Landſpitze *Næs*, liegen zwey Scheren, von welchen die eine *Swartſkiär*, und die andere *Rödſkiär* heiſzt; die erſtgenannte iſt, wie deren Name angiebt, ganz ſchwarz, die letztgenannte aber röthlich oder braun. Innerhalb *Swartſkiär* können Fahrzeuge, die 7 bis 8 Fuſz tief ſtechen, einſtweilen ankern. Sowohl auf der Schere ſelbſt, als auf der vom feſten Lande ausgehende Spitze giebt es Verteuringe.

*) In der Schwediſchen Beſchreibung geſchieht *Laholms* keine Erwähnung; man hat ſich daher an die alte Nachricht gehalten.

Digitized by Google

Warberg



Das Kaſtell und die Stadt *Warberg* gehören zu den am meiſten in die Augen fallenden Gegenſtänden auf der Schwediſchen Küſte im *Kattegat*. Der Hafen kann 14 bis 16 Fuſz tief gehende Schiffe aufnehmen, iſt aber weſtlichen Winden ziemlich bloſsgeſtellt. Auf dem mitten im Hafen befindlichen Ankerplatze iſt die Tiefe über einem Boden von feinem Sande 3 bis 3½ Klaftern; einwärts nimmt ſie allmählich ab. Aus dieſer Urſache liegt man ſicherer bey einem Seewinde, als bey einer harten Kühlte mit nördlichem oder N. W. Winde. Als Einſegelungs-Merkzeichen iſt auf dem *Appelvigshöi* eine Baake errichtet; dieſer Hügel liegt ¼ Meile im Süden von Warberg *).

Beym Einſegeln hält man das Kaſtell ungefähr in O. N. O., und läſzt auf die Weiſe die *Skälklippe*, welche ein wenig über dem Waſſer ſichtbar iſt und ganz nahe unter erwähnter Baake liegt, ein Paar Kabellängen an Steuerbord; auch das Kaſtell bleibt an Steuerbord, und zwar in einer Entfernung von 1½ Kabellängen. Sobald die Stadtkirche im Norden von dem Kaſtell hervorkommt, muſz man den Anker fallen laſſen. Kleinere Fahrzeuge liegen weiter einwärts beſſer im Schutz. Auch kann man bey der *Skriverklippe* in einer Tiefe von 4 bis 5 Klaftern ankern; man liegt aber hier mehr vor offener See. Auf beſagter Klippe ſteht das Lothſenhaus, welches geweiſzt iſt und rothes Dach hat.

Kommt man von Norden oder Weſten herein, ſo iſt das Einſegelungs-Merkzeichen, die Stadtkirche, welche einen weiſzen Thurm mit ſchwarzer Spitze hat, etwas öſtlich oder ſüdlich von der Hucke des Kaſtells zu halten. Durch dieſen Cours entgeht man den weſtlich von der *Skriverklippe* liegenden Gründen und Scheren, und iſt man dieſen erſt vorbey, ſo kann man in Uebereinſtimmung mit dem Vorherigen in den Hafen hinein biegen.

*) Siehe die Landvertonungstafel G.

Kommt man aber von Süden her, längs dem Lande, ſo thut man wohl, von erwähnter *Swart-* und *Rödſkjär* Kennung zu nehmen. Mann kann vor dieſen Scheren ganz nahe vorbey gehen und gerade auf das Kaſtell losſteuern. Die Küſte ſüdlich von *Warberg* iſt in der Entfernung von ungefähr 2 Kabellängen rein. Weder in der Stadt ſelbſt, noch in deren Nähe trift man gutes Waſſer an, ſondern es muſz ¼ Meile davon gehohlt werden.

Von der Küſte zwiſchen WARBERG und dem kleinen Meerbuſen BAATEFIORD.

Auf der Nordweſtſeite von *Geteröe* bildet der Meeresgrund eine kleine Bucht, in welcher, im Falle der Noth, 10 bis 12 Fuſz tief gehende Fahrzeuge ankern können; man iſt aber hier weſtlichen Winden ausgeſetzt.

Geteröe und *Baljöe* ſcheinen nicht nur unter ſich, ſondern auch mit dem feſten Lande zuſammen zu hangen, indem ſie nahe an ſelbigem liegen, und ſich zwiſchen den Inſeln ſelbſt eine Untiefe befindet, auf welcher verſchiedene Scheren über dem Waſſer hervorragen.

Die Klippe *Klaabak*, welche ½ Meile ſeewärts weſtlich von *Baljöe* liegt, hat eine ziemliche Höhe über dem Waſſer, und iſt röthlich von Farbe. Zwiſchen dieſer und *Baljöe*, wie auch weiter nach Süden, in der Richtung nach *Geteröe* hin, liegen verſchiedene kleine Gründe und blinde Scheren, von denen man ſich entfernt halten muſz. Auf der nördlichen Seite iſt es dagegen rein bis auf ein Paar Kabellängen auſzerhalb bemeldeter Schere.

In dem Meerbuſen *Kloſterfiord* iſt ein ziemlich guter Ankerplatz auf einer Tiefe von 3 bis 4 Klaftern über einem Boden von Sande, ſo eben innerhalb einer in der Mitte des Meerbuſens liegenden Klippe, *Kraakan* genannt. Die Tiefe nimmt allmählich ab einwärts. Nach der Karte zu urtheilen (die Beſchreibung enthält nichts davon), iſt die Einſegelung zu *Kloſterfiord*, nachdem man erſt Kennung von *Syd-Hertan* erhalten hat, ſehr leicht. Der geradeſte Weg führt zwiſchen *Syd-Hertan* und der *Präſteſchere*, wo ohne Zweifel die Kloſtergebäude zu ſehen ſind. Man ſoll auch nach Süden um die *Präſteſchere* herum, wie auch zwiſchen *Süd-* und *Nord-Hertan* hindurchgehen können.

Süſzes Waſſer iſt nicht blos in den auf beyden Seiten des Meerbuſens liegenden Dörfern zu haben, ſondern auch in der Mündung des Kloſterfluſſes, wo es 3 bis 4 Fuſz tief.

An der ſüdlichen Seite von dem nördlichen *Hertan*, auf einer Tiefe von 6 bis 7 Klaftern, mit lehmigem Grunde, ſoll es bey weſtlichen Winden einen Nothhafen geben. Wegen eines daſelbſt auslaufenden Riffs ankert man einige Kabellängen von der Inſel hinaus. Auch muſz man ſich vor dieſem Riff in Acht nehmen, wenn man zwiſchen den beyden *Hertan*-Inſeln hindurch und in den Meerbuſen hineinſegelt.

BIBLIOTECA NAZIONALE • NAPOLI

Digitized by Google

Kaart

a Fiord

dsene paa Kysten fra

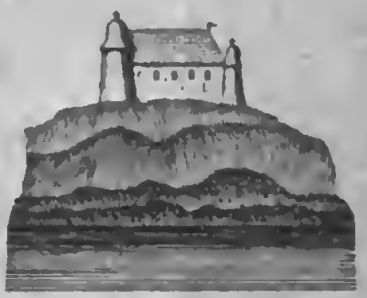
til Lerkil

ke Kaarter.

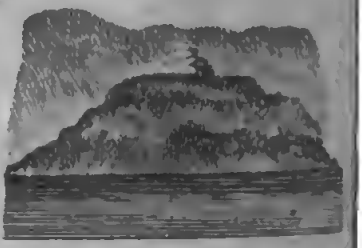
Kongsbacka og Onsala Havne

angen

Onsala Kirke



Ramöe.



s Odde

kan seas 3 Mile.

Steen Varden kalket

Niddingen.

Mil. c c. Höyene hvor Fyhr Landerne staae paa.

BIBLIOTECA NAPOLI

Von dem Meerbuſen KONGSBACKAFIORD und den Ankerplätzen an der Küſte zwiſchen dem Meerbuſen BAATEFIORD und LERKIL.

(Tafel C.)

In der Mündung des *Baatefiords* kann man zwar auf 3 Faden Tiefe ankern, allein man iſt hier weſtlichen Winden ausgeſetzt; weiter in den Meerbuſen hinein iſt die Tiefe zum Ankern zu gering. Man kann auf beyden Seiten von *Gylten*, der ſüdlichſten der *Läſcheren*, welche roth iſt und gerade vor der Mündung liegt, einlaufen *).

Die Inſel *Nidding*, welche auſzerhalb des *Kongsbakafiords* liegt, giebt eine der wichtigſten Kennungen im *Kattegat* ab. Sie iſt nur klein und niedrig, und hat 2 Blüſen oder Steinkohlenfeuer. Die Feuerpfannen ſtehen auf zwey kleinen Hügeln, und alſo nicht ſehr hoch. Ihre Entfernung von einander macht 80 Schwediſche Fuſz aus, und ihre Lage gegen einander iſt N. N. W. ½ W. und S. S. O. ½ O. **). Auch am Tage iſt dieſe Inſel mittelſt eines groſzen roth angeſtrichenen Glockenthurms und eines in deſſen Nähe liegenden groſzen rothen Gebäudes ſehr kenntlich. Im Thurme hängt eine groſze Glocke, die bey nebligem Wetter geläutet wird. Doch ſcheint es zweifelhaft, ob der dadurch erzielte Nutzen immer erreicht werden könne, denn bey dem ſchwächſten Winde werden die vorbeyſegelnden Schiffe das Läuten kaum hören können, und am wenigſten noch bey dem gefährlichſten Umſtande, wenn ihnen nämlich die Inſel unter dem Winde liegt.

Von *Nidding* laufen zwey Riffe aus, das eine in W. S. W. auf 5 bis 6, das andere in O. z. S. auf 5 Kabellängen; erſteres wird *Klockſoden*, letzteres *Lilleland* genannt. Faſt ganz unmittelbar an der nördlichen Seite von *Nidding*, wie auch bey den Enden der Riffe, iſt die Tiefe beträchtlich; auf der ſüdlichen Seite hingegen brandet es bis auf ⅛ Meile vom Lande hinaus. Bey Anthuung der in *Kongsbackafiord* oder in deſſen Nähe befindlichen Häfen iſt es durchaus erforderlich, von erwähnter Inſel Kennung zu nehmen.

An der Südoſtſeite von *Wendelsör*, ein Paar Kabellängen von der Küſte, und zwar gerade vor den Häuſern, findet man in 5 Klafter Tiefe, feinen Sandgrundes, einen ſo

*) Dieſe Nachricht von der *Gylteſchere* iſt nicht in dem Schwediſchen Bericht enthalten, ſo wie dieſe Schere ſich auch nicht auf der Schwediſchen Karte angezeigt findet. Wir können aber nicht umhin die Nachricht ſo lange beyzubehalten, bis wir eines Beſſern belehrt werden.

**) Die hier angegebene Lage der Feuer gegen einander iſt abweichend von derjenigen, welche uns vorher bekannt war. Sie iſt aus den Schwediſchen Nachrichten entlehnt, und dieſe müſſen hier als die zuverläſſigſten angeſehen werden.

Digitized by Google

ziemlich in Schutz liegenden Ankerplatz. Der W. S. W. Wind verurſacht die meiſte Deining. Es iſt rathſam, dicht an der Inſel zu ankern, indem der Ankergrund weiter ſüdwärts nicht ſicher iſt. Mit 14 bis 16 Fuſz tief gehenden Fahrzeugen kann man im Norden um *Wendelsöe* herum gehen, und zwar über die Untiefe, welche ſich von *Almöe* gegen das feſte Land hin erſtreckt. S. O. von *Almöe* liegt eine Schere, deren Spitze ſo eben die Waſſerfläche berührt; man muſz im Weſten um dieſe Schere herum gehen *).

Die niedrigen Scheren, welche auſzerhalb *Wendelsöes* ſüdlicher Einfahrt liegen, ſind ſteil, weshalb man ihnen ziemlich nahe gehen kann. Bey einigem Seegange brandet es fortwährend auf dem Grunde *Rygaas*, wo es 12 Fuſz tief; am meiſten jedoch auf *Hvitboen*, wo die Tiefe nur 5 Fuſz beträgt. Jenſeit der Hucke *Ringelshals* iſt es tief längs dem Lande hin.

Innerhalb *Nordſtöe*, und zwar ſüdöſtlich davon, giebt es einen ziemlich guten Nothhafen auf 5 bis 6 Klafter Tiefe, lehmigen Bodens. Die Warde auf *Halſundsodde* hat man daſelbſt in einer Richtung mit der nördlichen Spitze der Inſel, und *Ringelshals* kommt im Oſten von *Bratöe* zum Vorſchein. Iſt die See auſzen vor unruhig, ſo merkt man auch hier einigen Seegang.

KONGSBACKAFIORD geht 1 bis 1¾ Meile ins Land hinein, und iſt ein ſehr wichtiger Zufluchtsort für Schiffe von allen Gröſzen, indem es hier den gröſzten Flotten weder an Tiefe, noch an Raum gebricht. Erblickt man nur erſt die Inſel *Nidaing*, ſo kann man nach der angeſchloſſenen Specialkarte dreiſt hineinlaufen. Bey offenem Winde iſt es am ſicherſten, vorläufig die *Onſalar* Kirche und die Warde auf *Halſundsodde* in gerade Richtung zu bringen, und demnach ſo lange fortzuſteuern, bis man ſich dieſer Hucke nähert. Von da an biegt man oſtwärts nach der *Fiolſchere* hin und läſzt ſelbige beym Vorbeyſegeln an Backbord liegen. Auf dieſer Schere ſteht eine Warde mit einem Arm, nach Art derjenigen, die wir auf den Scheren bey *Hallands-Wäderöe* kennen gelernt haben. Uebrigens wird man weiterhin die Inſel *Malöe* und *Ramnöe* leicht erkennen. Zur leichteren Kennung dieſer und der übrigen Merkzeichen hat man ſie auf der angehefteten Karte im Groſzen abgebildet.

Malöe iſt nicht hoch, aber etwas gelblich, und die drey an dem höchſten Orte der Inſel auſgeführten Steinwarden ſind bey gehöriger Nähe leicht zu erkennen. *Halſundsodde* hat eine groſze Warde mit einer von ihrer Spitze in die Höhe gehenden Stange, deren oberes Ende mit einer Tonne verſehen iſt; der oberſte dritte Theil des Gerüſtes iſt mit weiſz angeſtrichenen Brettern bekleidet. Auf *Ramnöe* iſt ein Steinhaufen auſgeführt, den

*) Dieſe Schere findet man nicht auf der Schwediſchen Karte.

man geweiſzt hat. Hält man ſich an dieſe Merkzeichen, ſo kann man, im Falle ſolches erforderlich ſeyn ſollte, ſowohl ein-, als auslaviren. Auch giebt es auf der Hucke *Fierhals* eine Steinwarde.

In der Mündung des *Kongsbackofiords* iſt die Tiefe, welche einwärts allmählich abnimmt, 18 Klaftern, und der Boden lehmartiger Moder. Der beſte Ankerplatz iſt ungefähr gerade vor der *Onſalar* Kirche, auf 12 bis 18 Klafter Tiefe. Weiter einwärts unter dem *Pasberg* tieft es 3 bis 2 Klaftern, und ſo eben nordwärts davon hat *Kongsbacka* einen Ladeplatz für 9 bis 10 Fuſz tief ſtechende Schiffe *).

Zwiſchen *Windöe*, welche öſtlich von *Ramnöe* liegt, und dem feſten Lande an Steuerbord, giebt es eine für 18 bis 20 Fuſz tief gehende Fahrzeuge dienliche Einfahrt, welche nach einem guten Ankerplatze in *Ulmeviig*, wo es 4 Klaftern tieft, Sandgrund, hinführt. Von hier können Fahrzeuge, welche nicht über 16 Fuſz tief ſtechen, im Norden um *Hellesöe* herum und in den *Kongsbackafiord* hineingehen. In der Bucht bey *Gaatſkäl* iſt es bequem Waſſer zu hohlen; auch iſt hier ein guter Winterhafen für 7 bis 9 Fuſz tief gehende Fahrzeuge.

Innerhalb *Malöe* giebt es verſchiedene gute einſtweilige Ankerplätze, welche inſonderheit den ſüdwärts gehenden Schiffen zu Statten kommen. Von der weſtlichen Spitze der Inſel erſtreckt ſich ein Riff einige Kabellängen, und in S. W. gleichfalls ein Riff 5 Kabellängen hinaus; letzteres, welches 9 bis 10 Fuſz Waſſer hat, wird *Bredaberg* genannt. Endlich läuft noch ein kleines Riff, ungefähr 2 Kabellängen von der Sydoſtſpitze hinaus.

Der Ankerplatz zwiſchen *Malöe* und *Halſundsodde*, welcher gewöhnlich *Malöeſund* oder *Warren* genannt wird, hat eine Tiefe von 10 Klaftern und einen feſten Ankergrund. Man kann ſowohl auf der Weſt-, als auf der Südſeite der Inſel hineinſegeln, allein er liegt den Südwinden offen, welche eine ſchwere See hereinführen. Doch legt ſich bey allem dem ein Kriegsſchiff oder anderes groſzes Schiff, ſobald die Umſtände es nur erlauben, am liebſten hier, indem man leichter von hier, als von den andern in der Nähe befindlichen Ankerplätzen, wieder in See gehen kann.

Sucht man von Weſten her auf dieſen oder auf einen der andern Ankerplätze innerhalb *Malöe* hineinzukommen, oder geht man durch *Malöeſund* — nämlich nordwärts um die Inſel — nach ihnen hinein, ſo muſz man die Warde auf *Halſundsodde* in S. O. z. O, etwas öſtlicher, oder in der Oeffnung des Sandes halten, jedoch ſo, daſz ſie ſo eben an

*) Auf der Schwediſchen Karte iſt zwar weder *Kongsbacka*, noch der Ladeplatz angezeigt; allein beydes wird ſich ohne Schwierigkeit von ſelbſt finden.

Digitized by Google

Malöes Nordſeite zu ſehen iſt. Dieſer Cours ſichert vor den im Weſten von dem Lande liegenden Scheren.

Die Bucht zwiſchen *Skallöe* und *Halſundsodde, Skallehafen* genannt, iſt klein, aber ſehr gut und ſicher. Die Tiefe beträgt 5, 4 bis 3 Faden, und der Boden iſt moderig. Die Schiffe müſſen ſogleich mittelſt Landtaue, zu welchen es auf beyden Seiten des Hafens Ringe giebt, vorn und hinten verteuet werden. Schiffe, welche ihre Anker verloren haben, können hier im Moder feſt laufen und ſich dadurch retten, wovon man mehrere Beyſpiele hat. Indeſſen iſt der Hafen für groſze Schiffe, um beym Ankern zu ſchwaien, ſehr eng. Südliche und S. W. Winde verurſachen einige Deining.

In der Bucht auf der andern Seite von *Skallöe* iſt ein guter Hafen, *Kloffiorden* oder *Gräſſet* genannt, mit 4 bis 5 Faden Waſſer. Der Boden iſt lehmig und mit einer Art langen Seegraſes bewachſen. Der Anker muſz auf einmal vom Krahn oder von der Klüſe hinunter fallen, und das Tau um das Gangſpill, wie es häufig auf kleinen Fahrzeugen geſchieht, nicht geviert werden, weil der Anker wegen des Graſes ſonſt nicht Grund faſzt. Dieſer Hafen, der gegen alle Winde Schutz gewährt, kann eine groſze Anzahl Fahrzeuge faſſen, und ſelbſt für groſze Schiffe iſt er bequem. Man kann ſowohl auf der nördlichen, als auf der öſtlichen Seite von *Malöe*, hineinſegeln. Mit allen Winden von Weſten durch Norden bis S. O. herum, kann man von da in die See gehen.

Auf der weſtlichen Seite des *Kloffiords* trift man in *Mönſterſund* einen guten, aber kleinen Winterhafen für 12 bis 15 Fuſz tief ſtechende Fahrzeuge an. In der ſüdlichen Ausfahrt deſſelben liegt ein kleiner Grund, der nur 6 bis 7 Fuſz Waſſer hat, aber vor ſüdlichen Winden Schutz giebt.

In erwähntem Hafen innerhalb *Malöe* giebt es keine Gelegenheit zum Waſſerhohlen. Sollte man indeſſen Waſſer nöthig haben, ſo muſz ſolches in der kleinen Bucht bey *Gaatſkäl* gehohlt werden.

Ungefähr $\frac{3}{4}$ Meilen nach Weſten von *Malöe* liegt ein kleiner Grund, *Grundboe* genannt, mit 4 Fuſz Waſſer, und in N. N. W., $\frac{1}{4}$ Meile von der weſtlichen Spitze der Inſel, noch einer, der 5 Fuſz Waſſer hat, und *Kokkeboe* genannt wird. Die See bricht ſich natürlicher Weiſe an beyden; man muſz ſich indeſſen ſowohl beym Ein-, als Ausſegeln vor ihnen in Acht nehmen.

In *Okeröeſund*, $2\frac{1}{2}$ Kabellängen in N. O. von der Inſel, giebt es auf einer Tiefe von 5 Faden einen guten Ankerplatz. Fahrzeuge, deren Tiefſtechen erlaubt, ſich näher an die Inſel hinzulegen, finden einen feſtern Ankergrund und ſicherern Schutz. In dem Falle, daſz man ſeine Anker verlohren hätte, ſoll man ſich im Moder, gerade vor den Seebuden, welche am Strande des feſten Landes, öſtlich von dem erwähnten Ankerplatze

Digitized by Google

liegen, feſt ſegeln können *). Bey der Landſpitze im Nordoſten von der Rehde ſoll man 8 bis 10 Fuſz tief gehende Fahrzeuge kielholen können. Beym Einſegeln in erwähnten Hafen muſz man die *Onſalar* Kirche ungefähr in O. z. N. gerade vor der Oeſnung halten, welche ſich zwiſchen *Halſkiär* und den der Nordſeite von *Okeröe* zunächſt liegenden Scheren zeigt. Fahrzeuge, welche 14 bis höchſtens 16 Fuſz tief ſtechen, können oſtwärts um die Inſel gehen, und zwar auf beyden Seiten zwiſchen dieſer und dem feſten Lande, allein dieſe Einfahrt iſt eng und voller Krümmungen.

Kleine Fahrzeuge pflegen zuweilen auf der Nordoſtſeite von *Sandöe* einſtweilen vor Anker zu gehen.

Bey *Wirkesholm* können Fahrzeuge, die bis auf 10 Fuſz tief ſtechen, guten Schutz haben. Von einer noch beſſern Beſchaffenheit iſt *Gaategaarden*, ein ſehr enger, aber 3 bis 4 Faden tiefer Sund, längs dem feſten Lande in N. N. O. von *Wirkesholm* aus **).

In *Lerkil*, wie auch $\frac{1}{3}$ Meile ſüdlicher bey *Winbergsholm*, können Fahrzeuge, die nicht über 12 bis 14 Fuſz tief gehen, gegen S. W. und weſtliche Winde Schutz ſuchen; allein dieſe Häfen ſind ziemlich eng und liegen zugleich den nordweſtlichen Winden blosgeſtellt.

Will man mit ſüdlichem Winde von *Malöeſund*, oder von den da herum befindlichen Ankerplätzen auslaufen, ſo kann man innerhalb *Svartſchere*, *Roſera*, *Rön*, *Kongen* und *Tranebräcka* hin-, und zwiſchen dieſen zwey letzten und *Wittene* in die See hinausſegeln. Auf *Wittene* ſind kleine Gründe, an welchen ſich die Wellen bey einigem Seegang brechen; es iſt tief bis ganz in ihre Nähe. Man kann auch zwiſchen der *Svartſchere* und *Roſera* auslaufen, wie auch zwiſchen *Roſera* und *Rön*, wo es am tiefſten iſt. Bey einigem Seegange brechen ſich die Wellen an letztgenanntem Grunde unaufhörlich. Mit Seewinden zwiſchen dieſe Gründe hineinſegeln, würde wenig rathſam ſeyn, indem die Wellen ſich an dem ſich plötzlich erhebenden, aber immer noch tiefen Boden aufthürmen. In dem Fahrwaſſer innerhalb der erwähnten Scheren iſt die Tiefe unregelmäſzig und wechſelt zwiſchen 13 bis 16 Faden ab u. ſ. w. Der Boden iſt abwechſelnd Lehm- und Sandgrund. Bey ganz ſtillem Wetter könnte man, wenn Strom oder andere Urſachen ſolches erforderten, und man mittelſt des Bleyloths eine paſſende Stelle mit Rückſicht auf die Beſchaffenheit des Grundes fände, hier einſtweilen ankern.

*) Da man hier Seebuden antrifft, ſo muſz man, wenn gleich keine Stadt da iſt, und *Kongsbacka* ungefähr 2 Meilen entfernt liegt, doch annehmen, daſz hier einiger Handel getrieben wird, entweder mit Getreide oder mit andern Waaren, oder daſz es hier Fiſchereyen giebt.

**) Obgleich an der Richtigkeit dieſer Beſchreibung nicht zu zweifeln iſt, ſo findet ſich doch dieſer Ankerplatz auf der Karte nicht angezeigt.

Digitized by Google

Von den Einfahrten zwiſchen TISLERNE und WINGÖE, und dem Einſegeln nach GÖTHABORG (Gothenburg).

Die Scheren *Tiſlerne* erheben ſich wenig über das Waſſer, zeichnen ſich aber durch ihre ſehr ſchwarze Farbe und ein auf ihnen aufgeführtes rothes Gebäude aus. Es brandet rund um ſie herum einige Kabellängen hinaus. Auf ihrer öſtlichen Seite, in der Entfernung von ungefähr $\frac{3}{4}$ Meile, liegt eine blinde Schere, die ſteil iſt und nur 5 Fuſz Waſſer hat.

Das Engliſche Linienſchiff *Wanguard* hat im Jahr 1811 eine Schere entdeckt, die in N., 42° W., $\frac{5}{8}$ Meile von dem auf *Tiſlerne* befindlichen Hauſe liegt, und auf welcher 23 ½ Fuſz Waſſer angetroffen wurden. In der Entfernung einer Kabellänge rund um ſelbige herum giebt es $4\frac{1}{2}$, 5, 6, 7 bis 8 Klafter Klippengrund, wobey die Tiefe auswärts von 9 bis 18 Klafter Modergrund, und weiter nach *Tiſlerne* hin bis 20 Klaftern zunimmt. Von dieſer Schere aus wird die *Wingöer* Baake in N. und die *Buſchere* in N. N. O. gepeilt.

Auf *Wingöe* ſteht eine groſze Baake oder Warde, die von Baumſtämmen in Form einer Pyramide aufgeführt und roth angeſtrichen iſt. Man erblickt ſie in einer Entfernung von 3 bis $3\frac{1}{2}$ Meilen. Sie giebt eins der wichtigſten Kennungs-Merkzeichen ab, ſowohl für die allgemeine Schifffahrt gerade durch das *Kattegat*, als auch insbeſondere für die Anthuung der Haupt-Einfahrt nach *Göthaborg* und der übrigen innerhalb *Wingöe* befindlichen Häfen und einſtweiligen Ankerplätze.

Zwiſchen *Wittene* und *Tiſlerne* führt ſüdlich und öſtlich um letzte und obbenannte blinde Schere eine Einfahrt nach *Aſkimſiord* und der Bucht zwiſchen *Riſöe*, *Säröe* und dem feſten Lande hin. In dieſer Bucht giebt es eine Menge Holme, Scheren und kleine Gründe; doch trift man N. W. von *Säröe*, unter einem Holme, *Keholm* genannt, einen guten Zufluchtshafen mit 6 bis 7 Klafter Waſſer und einem guten Ankergrunde; und einige Kabellängen nördlicher iſt gleichfalls ein guter Ankerplatz, wo vornehmlich kleine Fahrzeuge mehr Platz haben, die bey einigen kleinen Holmen, *Butholme* genannt, Gelegenheit zum Kielhohlen finden. Von Süden her geht das Fahrwaſſer einwärts um die *Hotholme* herum, bey welchen man auf 7 Klafter Tiefe einſtweilen ankern kann. *Säröe* giebt ein vortrefliches Kennungs- und Leitungs-Merkzeichen ab: ein Luſthaus auf ihrer höchſten Spitze, in O. N. O., etwas öſtlicher, gebracht und über die *Hotholme* gehalten, dient als Einſegelungs-Merkzeichen, und da die ganze daſige Küſte wenige oder keine Bäume hat, ſo zeichnet ſich *Säröe* gleichfalls als ein guter Landkennungspunkt dadurch aus, daſz einer von ihren Hügeln mit Wald bewachſen iſt. In der Nähe der Scheren *Tiſ-*

lerne ſoll man den Thurm der etwas ins Land hinein liegenden *Waldaer* Kirche *), wenn nicht hohes Land vor ihn hintritt, ſehen können; gleichfalls ſoll die *Onſalaer* Kirche, wenn man ſich weſtlich von derſelben befindet, auf der See ziemlich weit ſichtbar und kenntlich ſeyn. Uebrigens erfordern die *Tisler*, nebſt den angrenzenden Scheren und Gründen die gröſzte Aufmerkſamkeit der Seefahrer, weil ſie von der Küſte, die ohne klares Wetter ſchwer zu ſehen oder zu erkennen ſeyn wird, weit entfernt liegen; und da das Waſſer um ſie herum tief iſt, ſo kann das Senkbley auch keine Dienſte leiſten.

Von den letzerwähnten Ankerplätzen kann man nordwärts hingehen, entweder in die See hinaus, oder in den *Aſkimfiord* hinein. In dieſem Fiord trifi man öſtlich von *Wrängöe* auf einer Tiefe von 9 bis 10 Klaftern einen guten Ankerplatz an, der guten Schutz gewährt, nur daſz ſüdliche Winde einige Deining verurſachen. *Warholmsboe*, auf welcher es nur 6 Fuſz tieft, liegt ungefähr mitten in dieſer Durchfahrt; man läſzt ſelbige gewöhnlich an Steuerbord liegen **).

Im Nothfalle ſoll man in dem *Aſkimfiord* öſtlich von *Fiorholm*, in einer Tiefe von 10 bis 12 Klaftern einſtweilen ankern können, allein eine harte Süd- und Südweſt-Kühlte verurſacht hier einen ſchweren Seegang.

Von *Aſkimfiord* können 14 bis 16 Fuſz tief gehende Schiffe binnenſchers nach *Göthaborg* hinauf gehen, und hält man in dieſer Abſicht, indem man längs der Oſtſeite von *Aſperöe* und *Riſöe* hinſegelt, in den *Rifvefiord* hinein, ſo können ſelbſt die gröſzten Schiffe ſich dieſer Binnenſcherfahrt bedienen: folglich können ſie auch umgekehrt von *Rifvefiord* ſüdwärts hin, *Tislerne* vorbey, in die See gehen.

Südlich von *Wrängöe* und N. W. von *Wäröe*, letzterer Inſel jedoch am nächſten, findet man einen ſehr in Schutz liegenden Ankerplatz, *Wäröegräſſet* genannt, mit 10 Klafter Tiefe; doch führen ſüdſüdweſtliche Winde einigen Seegang herein. Der Einſegelungs-Cours iſt ungefähr gerade in S. O. z O. ſüdwärts um die *Lökholme* herum. Von dieſem Ankerplatze kann man binnenſchers hinſchiffen, ſowohl nordwärts, als ſüdwärts.

Von den zwiſchen *Styrsöe* und *Domsöe* hineinführenden Einfahrten, wird, obgleich ſie die gehörige Tiefe haben, ſelten Gebrauch gemacht, indem ſie ſehr eng und voller Krümmungen ſind, jedoch macht die nordwärts um *Räſöe* herumgehende Einfahrt, durch welche doch 10 bis 12 Fuſz tief ſtechende Schiffe gehen können, hievon eine Ausnahme. Man findet Ankerplätze, ſowohl gleich öſtlich von *Räſöe*, als auch weiter hinein zwiſchen den Inſeln.

*) Dieſe Kirche iſt nicht auf der Schwediſchen Karte angedeutet, ſo wie ſich auch nicht das Eigenthümliche oder das Ausſehn des Thurms derſelben bemerkt findet: ob er z. Ex. eine Spitze hat oder nicht.

**) Dieſe blinde Schere iſt auf der Karte nicht angemerkt.

Längs der Nordſeite von *Styrſöe* giebt es eine lange ſchmale Durchfahrt, in welcher man über 6 bis 7 Klafter Tiefe, lehmigen Bodens, gute Ankerſtellen antrift. Dieſe Durchfahrt wird *Wargöe-Haala* genannt, und iſt ſo eng, daſz der Anker gleich beym Eingange in dieſelbe fallen und die Landtaue in die auf beyden Seiten befindlichen Verteuringe geführt werden müſſen. Von hier kann man weiter binnenſchers gehen öſtlich von *Styrſöe*. Zwey Einfahrten führen hier herein, die eine auf der Süd-, die andere auf der Nordſeite von *Wargöe*, zwiſchen dieſer Inſel und *Tjanſöe*. Bey Anthuung des ſüdlichen Einlaufs muſz man ſich beſonders vor der blinden Schere, *Heſieboen* genannt, in Acht nehmen.

Nach *Tjanſöeſund*, einem Ankerplatze nördlich von *Tjanſöe*, führen gleichfalls zwey Einfahrten hin, die jedoch eng ſind. Durch die nördliche können keine Fahrzeuge paſſiren, die über 10 Fuſz tief gehen, die ſüdliche aber, welche der Inſel am nächſten geht, hat zum wenigſten 5 Klafter Tiefe. Im Hafen tieft es 6 bis 7 Klaftern. Es giebt hier Verteuringe. Der Hafen iſt dadurch merkwürdig, daſz er für die nach der Schwediſchen Küſte beſtimmten Schiffe, welche anſteckende Krankheiten an Bord haben möchten, oder auf denen ein ſolcher Verdacht ruht, zum Quarantainehafen angewieſen iſt.

Sollte der Wind, während man im Süden um *Wingöe* nach *Riſveſiord* u. ſ. w. hinſegelte, ſchral nördlich werden, ſo kann man zu einem der letzterwähnten Häfen oder einſtweiligen Ankerplätzen ſeine Zuflucht nehmen, doch wird die Einſegelung ohne Zweifel ziemlich ſchwierig ſeyn, es ſey denn, daſz man einen Lothſen an Bord erhalten hat.

Auf beyden Seiten von *Wingöe* iſt, wie vorhin bemerkt wurde, die Haupt-Einſegelung nach *Göthaborg*. Auſzerdem erleichtert, was gleichfalls berührt worden iſt, dieſe Inſel wegen ihres ſo äuſzerſt wichtigen Seemerkzeichens die Anthuung denjenigen Schiffen, welche ſich auf dieſer Höhe mittelſt einer harten weſtlichen Kühlte auf Legerwall befinden, oder ſich aus andern Urſachen genöthigt ſehen, einen einſtweiligen Ankerplatz oder Hafen zu ſuchen.

Auf der weſtlichen Seite von *Wingöe* trift man eine beträchtliche Tiefe an, bis man ſich der Inſel auf 5 bis 6 Kabellängen nahe befindet, dagegen iſt es auf der öſtlichen Seite zwiſchen dieſer Inſel und *Buſkjär*, einer Schere, die ungefähr $\frac{5}{8}$ Meilen davon entfernt liegt, voller Gründe, welche ſich zugleich etwas ſüdlich hinerſtrecken, und worauf *Klöverſkjär* liegt. Deswegen muſz man ſich auf der ſüdöſtlichen Seite wenigſtens $\frac{3}{8}$ bis $\frac{5}{8}$ Meile von *Wingöe* entfernt halten. *Buſkjär* iſt durch eine Warde mit einem Arm ausgezeichnet, der oſtwärts nach dem Fahrwaſſer hinzeigt *). Auf *Böttöe*, einer kleinen

*) Dieſe Warde iſt von eben der Bauart, wie die auf *Hallands-Wäderöe*. Siehe pag. 14.

Digitized by Google

Schere ⅛ Meile öſtlich von *Buſkjär*, ſtel
den Scheren pflegt man am häufigſten
in N. N. O. oder N. O. z. O. zu bringe
an Backbord bleibt. Auf der ſüdlic
Kabellängen nahe kommen. Darauf
eine Kabellänge an Steuerbord liegen läſ
forderlichenfalls zwiſchen *Galteröthove*
bleibt. Iſt man nun erſt ſo weit hinei
darauf rechnen, einen Lothſen zu erha
belegenen Hafen oder Ankerplatze füh

Unter dieſen Ankerplätzen bem
Rehde zwiſchen *Buſkjär* und *Böttöe*,
kergrunde. Groſze Schiffe, die zuve
wohl einen Sturm, ſogar einen Südw
ſchwere See zur Folge hat; allein für
bleiben.

Auf dem *Rifvefiord*, eine Meile
lichen Raum und einen feſten Ankergr
hier in Schutz vor allen Winden. V
bis 4 Klaftern der Einſegelungs-Cour

GÖTHABORG iſt bekanntlic
hier Werfte und allerley Schiffsbedürf
können bis *Nyeverft*, ½ Meile unterha
ankern, wenn ſie löſchen wollen, ſon
nannten *Spaanbanke*, welche das Fahr
Fahrzeuge von dieſem Tiefflechen kön
welche nicht über 8 Fuſz tief flechen
ſchneiden, hinein- und weiter den G
durch den vor einigen Jahren vollende
Mittelſt dieſes Kanals hat *Göthaborg*
nern des Landes erhalten, wodurc
den iſt.

D

Digitized by Google

Von der Küſte zwiſchen WINGÖE und MARSTRAND.

Auf der Küſte zwiſchen *Wingöe* und *Marſtrand* ſind ſehr wenige kenntliche Punkte, es ſey denn, daſz man ſich ganz in der Nähe der im Folgenden vorkommenden Inſeln und Scheren befindet. Zum Glück ſieht man, wenn das Wetter nur einigermaaſzen ſichtig iſt, beyde dieſe Gegenſtände zugleich, oder doch wenigſtens einen derſelben, wonach man ſich richten kann. Zwiſchen den auf dieſer Strecke liegenden Inſeln, wie auch innerhalb derſelben, giebt es verſchiedene Durchfahrten und Fahrbahnen, nebſt guten Ankerplätzen und Häfen. Man kann, wenn man innerhalb *Wingöe* iſt, folglich auch binnenſchers von *Göthaborg*, dem *Riſvefiord* u. ſ. w. nordwärts gehen, und, wenn man in einige der zunächſt erwähnten Einfahrten hineingekommen iſt, binnenſchers nach *Göthaborg* hin-, wie auch *Wingöe* vorbey in die See hinausgehen.

Mit günſtigem Winde und paſſendem Strom kann man ſich der beyden nördlich von *Wingöe* befindlichen Einfahrten, obgleich ſie eng und etwas buchtig ſind, recht wohl bedienen, beſonders der ſüdlichen, welche um die *Innholme* herumführt. Die andere, welche nördlich um dieſe Holme, zwiſchen ſelbigen und *Fjärſkjäret* *) geht, führt gerade auf *Böttöe* zu; es liegt aber in ihrer Mündung eine kleine Bank, auf welcher es zwar 6 Klaftern tieft, vor welcher man ſich aber bey ſchwerem Seegang in Acht zu nehmen hat, indem ſie Sturzſee verurſacht, wodurch das Fahrwaſſer ſchmäler wird.

Südlich von *Halleſkjär* iſt auf 7 bis 8 Klafter Tiefe, reinen Sandgrundes, ein Ankerplatz befindlich. Der dahin führende Einlauf, welcher neben der *Fjärſkjär* hingeht, iſt ſehr ſchmal.

Von der See gehen verſchiedene hinlänglich tiefe, aber buchtige und ſchwierige Einfahrten nach *Fotöeſund* hin, welcher zwiſchen *Fotöe* und *Hönöe* befindlich iſt. Die ſüdlichſte läuft N. O. und O N. O. hinein, ſo eben weſtlich um die *Fjärſkjär* und *Halleſkjär* herum; die nördlichſte geht S. O. hinunter, einwärts um *Höneboe* herum, längs dem *Hönöer* Lande und biegt darauf öſtlich. Man kann weſtlich von *Fotöe* auf 12 bis 14 Klaftern ankern. *Fotöeſund* hat nur eine Tiefe von 12 Fuſz, und einen guten Winterhafen für Schiffe von der Gröſze, daſz ſie zugleich binnenſchers durch den Sund gehen können **).

*) Man darf dieſe Schere nicht mit einer andern Schere ſelbigen Namens, welche auf dem Grunde zwiſchen *Wingöe* und *Buſkjär* liegt, verwechſeln.

**) Dieſes, welches wir aus der Schwediſchen Beſchreibung entlehnt haben, ſcheint uns nicht ganz deutlich. Ob nur 12 Fuſz tief ſtechende Schiffe quer durch den Sund, oder ob alle Schiffe durch den Sund gehen können, und der Hafen nur als Winterhafen für 12 Fuſz tief gehende Schiffe geeignet iſt, wagen wir nicht zu beſtimmen.

Digitized by Google

Warholmſund, zwiſchen *Hiſingen* und *Warholm*, iſt ein vortreflicher Hafen, deſſen Tiefe 4 bis 5 Klaftern beträgt.

Vor dem ſüdlichen Ende von *Björköe* trift man einen Ankerplatz an, *Lille-Kalfſund* genannt, der aber von kleinem Umfang iſt. Die Tiefe beträgt 7 bis 8 Klaftern.

In dem *Store-Kalfſund*, öſtlich von *Okeröe*, findet man dagegen mehr Raum, und auf 8, 10 bis 12 Klafter Tiefe einen vortreflichen Ankerplatz vor. Der Grund beſteht aus Lehm. Man kann von hier, nach welcher Seite man will, in die See gehen.

Nach *Okeröeſund*, welcher nördlich von *Okeröe* liegt, giebt es von der Seeſeite her einen Einlauf für 12 bis 14 Fuſz tief ſtechende Fahrzeuge, der aber ſehr buchtig und eng iſt. Auf dem Ankerplatze tieft es 6 Klaftern. Ein nordwärts um *Lindholm* herumgehendes ſchmales Fahrwaſſer führt hier herein. Fahrzeuge, von bemeldeter Gröfze können durch *Okeröeſund* binnenſchers ſüdwärts gehen.

Unter *Lindholm* können ſogar groſze Schiffe auf 8 Klafter Waſſer ankern und Schutz finden. Der Hafen iſt aber klein, und bey Seewinden merkt man ziemlich viel Deining.

Die auf beyden Seiten von *Torborſkjär* zwiſchen *Hyppelen* und *Buröe* eingehende Einfahrt, *Oos* genannt, führt auf *Källöefiord* hinein. Sie iſt etwas ſchmal, hat aber für die gröſzten Schiffe eine hinlängliche Tiefe. Der Ankerplatz auf *Källöefiord* iſt geräumig, ſelbſt für die gröſzte Flotte; auf 7 bis 9 Klafter Waſſer iſt der Ankergrund ſehr gut. Man kann von hier, je nachdem der Wind iſt, entweder nord- oder ſüdwärts unter Segel gehen.

Torborſkjär, welche auf der nördlichen Seite jäh iſt, zeichnet ſich theils dadurch, theils durch ihre rothe Farbe und theils durch ihre Lage aufzerhalb der groſzen Inſeln aus *).

Auf der ſüdlichen Seite von *Röröe* iſt der ſogenannte *Röröer* Hafen befindlich, wohin ein ſehr ſchmaler und krummer Einlauf führt, von dem nur Fahrzeuge von höchſtens 13 Fuſz Tiefſtechen Gebrauch machen können. Bey einem Holme, der *Kokholm* genannt wird, iſt ein Winterhafen, in welchem 3 bis 4 Fahrzeuge Raum haben. Von

*) Die Inſel *Hyppelen* ſcheint vornehmlich hier ein wichtiges Merkzeichen abgeben zu können, ſowohl in Rückſicht auf ſich ſelbſt, als in Rückſicht auf die Kennung von *Torborſkjär*. Nach den Landvertonungen zu urtheilen, ſollte man glauben, daſz auf derſelben eine ziemlich groſze Steinwarde oder etwas, das dem ähnlich wäre, ſich darauf befände. Auf den ältern Schwediſchen Karten ſteht zugleich angemerkt, daſz die Inſel von gelblichem Ausſehn iſt, allein die Beſchreibung, von welcher Obiges eine Ueberſetzung iſt, enthält darüber nichts.

Digitized by Google

dieſen Orten kann man binnenſchers weiter gehen. Südlich von *Röröe* trift man an vielen Orten Ankerplätze an, die aber von ungleicher Tiefe ſind.

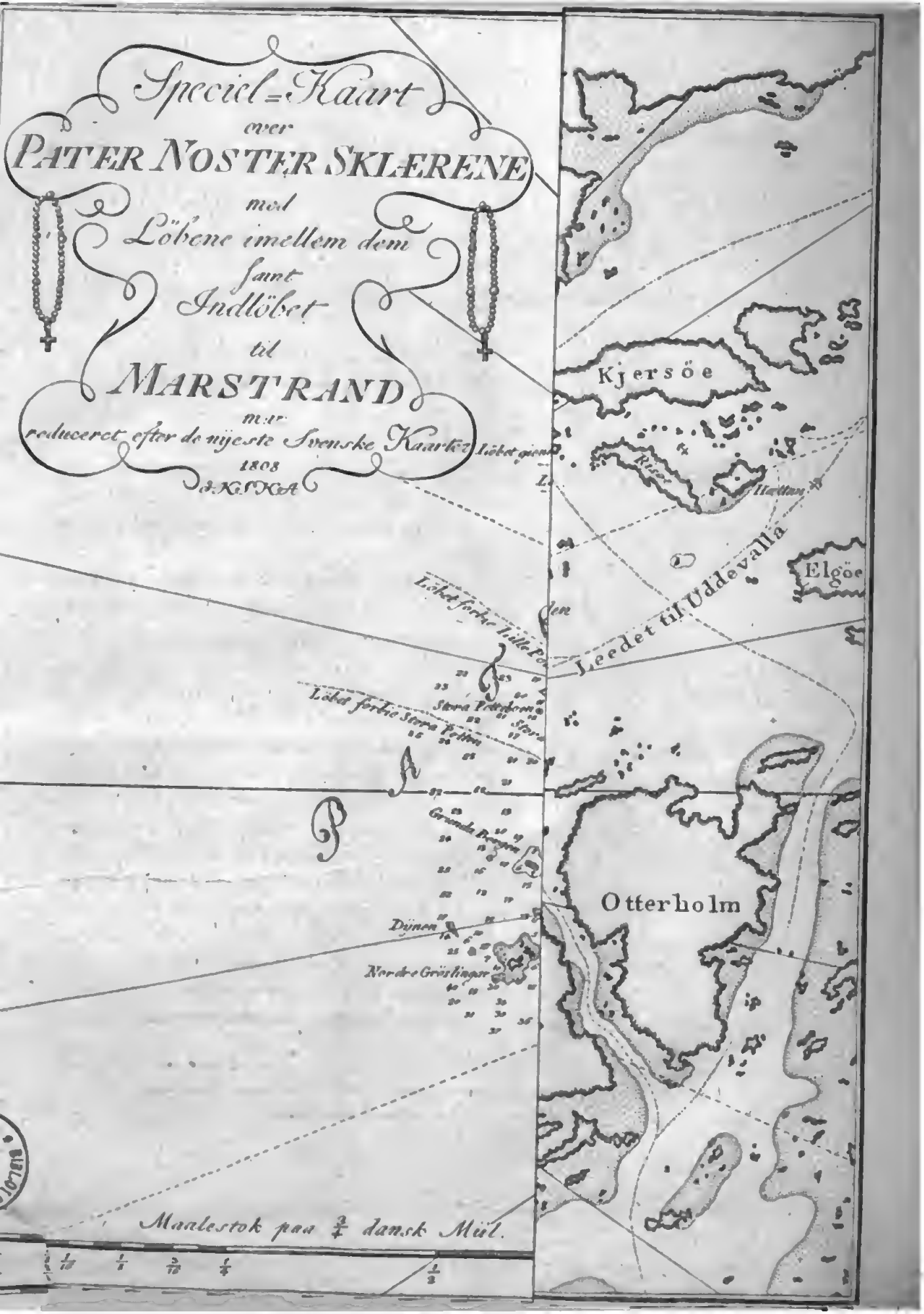
Pölſerne heiſzen diejenigen Scheren, welche eine gute Meile gerade vor *Röröe* hinausliegen, und von welchen die äuſzerſten in der Entfernung einiger Kabellängen rein ſind. Zwiſchen dieſen und der erwähnten Inſel führt ein enges Fahrwaſſer, das voll kleiner Krümmungen iſt, N. O. nach dem Ankerplatze bey *Langöe* hin, wo man 5 bis 6 Klafter Waſſer antrift.

Man kann von der Seeſeite her zwiſchen die Scheren hineinſegeln, ſowohl nördlich, als ſüdlich um die *Dörjeſkjär*. Die reinſte Einfahrt iſt die, welche nordwärts um *Röröe* ſüdöſtlich hinunter geht und *Svanen* genannt wird. Bey der Anthuung leiſtet die Schere *Räven*, auf deren nördlicher Seite ein groſzer, ſehr kenntlicher Stein liegt, gute Dienſte. Nachdem man vor dieſem Stein vorbey iſt, hält man auf die Klippe *Kullen* hin, welche an Steuerbord bleibt, biegt um ſelbige herum ſüdſüdöſtlich hinauf, und ankert gerade vor der Inſel *Ramm* in einer Tiefe von 10 bis 12 Klaftern.

Das Fahrwaſſer zwiſchen *Göthaborg* und *Marſtrand* binnenſchers iſt für die gröſzten Schiffe dienlich; doch fordert es einen bequemen Wind und die gröſzte Aufmerkſamkeit während der Fahrt, nicht blos in Anſehung der vielen Scheren und Gründe, ſondern auch in Anſehung der Buchten und Krümmungen des Fahrwaſſers, und inſonderheit in Anſehung der Ströme, die oft ſehr heftig ſind und wegen der verſchiedenen Lage der Scheren ſehr verſchiedene Richtungen nehmen.

Digitized by Google

Digitized by Google


Speciel=Kaart
over
PATER NOSTER SKLÆRENE
med
Löbene imellem dem
samt
Indlöbet
til
MARSTRAND
mar
reduceret efter de nyeste Svenske Kaarter
1808
Kjersöe
Elgöe
Leedet til Uddevalla
Otterholm
Löbet forbie Stora Pollen
Dynen
Nordre Gröslingar
Maalestok paa ¾ dansk Mül.

Beſchreibung

der

PATERNOSTER-SCHEREN

mit den zwiſchen denſelben befindlichen Durchfahrten,

nebſt

dem Einlauf nach MARSTRAND.

(Tafel E.)

Um dieſer Beſchreibung die gehörige Klarheit zu geben, hat man die groſze Schwediſche Special-Karte über die *Paternoſter-Scheren*, welche der Hr. Oberſt und Ritter *Klint* 1795 herausgegeben hat, in ein kleineres, jedoch hoffentlich deutliches Beſtek gebracht, und hiebey angehängt.

Das *Marſtrander* Kaſtell iſt unter allen Gegenſtänden auf der Schwediſchen Küſte im *Kattegat*, und in der *Bohusbucht* derjenige, welcher am meiſten in die Augen fällt; denn ſeine hohe Lage macht es bey klarem Wetter in einer Entfernung von 5 bis 6 Meilen kenntlich. Die Höhe des daſelbſt befindlichen Leuchtfeuers iſt zu 250 Fuſz über der Waſſerfläche angegeben, welche Höhe, da ſolche vermuthlich nach Schwediſchem Fuſzmaaſze angeſetzt iſt, ungefähr 236 Däniſche Fuſz beträgt. Dieſes Leuchtfeuer iſt von einer ſehr ſinnreichen Erfindung *). Es hat 6 groſze und 3 kleinere Hohlſpiegel, vor welchen Lampen angebracht ſind. Mittelſt eines groſzen Uhrwerks drehen ſich dieſe Spiegel in einer Zeit von 5 Minuten rund. Weil man aber wegen dieſer Runddrehung den Schein der Spiegel nur in dem Augenblick ſehen kann, in welchem er die Geſichtslinie durchſchneidet, ſo folgt daraus, daſz überall, wo das Leuchtfeuer ſichtbar iſt, in der Zeit von 5 Minuten 6 ſtarke und 3 ſchwächere Blinke zum Vorſchein kommen müſſen. Dieſe Einrichtung macht zwar das Leuchtfeuer unverkennbar verſchieden von andern, welches von der gröſzten Wichtigkeit iſt; indeſſen läſzt ſich bey dieſem, wie bey ähnlichen Leuchtfeuern, ein Umſtand denken, der die ganze Aufmerkſamkeit des Seemannes verdient, dieſer nämlich, daſz das Uhrwerk, und alſo auch die von demſelben rundzuführenden Spiegel zufälliger Weiſe ins Stocken gerathen könnte. In dem Falle würde alſo ein

*) Die rundlaufenden Leuchtfeuer ſind auf den Engliſchen und mehrern Küſten anderer Nationen in der neuern Zeit, mit vielen Abänderungen ſehr häufig geworden. Man dürfte aber wohl behaupten, daſz die Schweden die erſten Erfinder derſelben ſind.

Digitized by Google

Schiff, das gegen das Leuchtfeuer in der Richtung eingeſegelt wäre, in welcher einer der Hohlſpiegel ſein Licht von ſich warf, mit Rückſicht auf den Cours des Schiffes und die Entfernung vom Leuchtfeuer bald wieder aus dieſem Lichtglanz herausſegeln, und es könnte ziemlich lange währen, bevor es in die Richtung eines andern Lichtſtrahls kommen würde, wodurch denn, falls man ſich nicht jenen Umſtand dächte, ein Zweifel entſtehen müſzte, ob man das Leuchtfeuer auch wirklich geſehen hätte. Vom 1 May bis zum 1 Auguſt brennt das *Marſtrander* Leuchtfeuer nicht, welches auch mit allen andern Schwediſchen Leuchtfeuern der Fall iſt.

Um auf den *Marſtrander* Fiord hineinzulaufen, wird das *Marſtrander* Kaſtell in O. oder O. z. S. nach dem Kompaſſe gebracht. Ein hellblauer Berg, *Blaakull* genannt, welcher ſich auf *Bratöe*, einer kleinen, nahe an der Küſte des feſten Landes, und $1\frac{3}{4}$ Meilen von *Marſtrand* liegenden Inſel *), befindet, muſz ſo eben auf der nördlichen Seite von dem *Marſtrander* Kaſtell geſehen werden. Mit dieſem Cours geht man mitten in den Fiord hinein, zwiſchen den *Paternoſter-Scheren* an Backbord und *Kraakboe* nebſt *Nordkraaken* an Steuerbord; der Fiord erſcheint alsdann offen. Sollte der Wind ſchralen, ſo daſs man genöthigt würde, zu laviren, ſo darf man nur ſo weit ſüdwärts gehen, bis bemeldeter *Blaakull* mit dem Kaſtell in eine Richtung kommt; auf dem andern Bug kann man den *Paternoſter-Scheren* bis auf ein Paar Kabellängen nahe gehen.

Uebrigens trift man auf dem *Marſtrander* Fiord, zwiſchen der Inſel *Marſtrand* und den *Paternoſter-Scheren* überall Ankergrund an. Die gewöhnliche Tiefe beträgt 18 bis 20 Klaftern mit lehmigem Grunde, wovon jedoch eine ſchmale Bank, welche *Häcklan* genannt wird, eine Ausnahme macht. Dieſe Bank, welche ſich im Fiord der Länge nach hinzieht, hat 15 bis 16 Klafter Waſſer, aber einen ſteinigen Grund.

Nach dem Hafen zu *Marſtrand* führen zwey Einfahrten hin, eine nördlich und eine ſüdlich um die Inſel *Marſtrand* herum. In dem nördlichen Sunde mitten vor der *Friederichsberger* Batterie iſt die Tiefe nur 20 bis 22 Fuſz; der ſüdliche Einlauf aber, von welchem am häufigſten Gebrauch gemacht wird, hat eine hinlängliche Tiefe für die gröſzten Kriegsſchiffe. Der Hafen iſt vortreflich. Die Verteuung der Schiffe durch Landtaue geſchieht gerade vor der Schiffbrücke. Süſzes Waſſer wird von *Koeöe* hergehohlt.

Sollten die Umſtände es erfordern, ſo kann man ſüdwärts um *Kraakboe* und *Nordkraaken* herum gerade durch *Draget* gehen: ſo heiſzt der Sund zwiſchen *Elgholm* und *Klöveröe*. Verändert ſich jedoch der Wind während der Einſegelung, ſo kann man um *Busholm* herum gehen, und den unter der ſüdweſtlichen Seite von *Klöveröe* befindlichen An-

*) Siehe die Karte vom *Kattegat*, indem dieſe Inſel auſſerhalb der Grenzlinie der hiebey angeſchloſſenen Special-Karte liegt.

Digitized by Google

kerplatz ſuchen, welcher *Potten* genannt wird, und eine Tiefe von 10 bis 12 Klaftern hat.

Von dem *Marſtrander* Fiord führt die groſze Einfahrt nach *UDDEVALLA* *), einem ziemlich anſehnlichen Handelsort, 7½ Meilen von *Marſtrand*, hinauf. Die Einfahrt hat eine hinlängliche Tiefe für die gröſzten Schiffe, bis auf eine Meile von *Uddevalla*. Fahrzeuge, die 14 Fuſz tief ſtechen, können über die Bank bey *Sunningarne* gehen, welche ¾ Meile von der Stadt entfernt liegt.

In erwähntem Einlaufe ſind verſchiedene gute Ankerplätze. Zwey derſelben verdienen beſonders bemerkt zu werden: der eine in S. O. von *Store-Aaſtaal* auf einer Tiefe von 12 Klaftern, und die andere Oſt von der Inſel *Hättan* auf 10 bis 12 Klafter Waſſer. Dieſe Ankerplätze ſind von der gröſzten Wichtigkeit für diejenigen Schiffe, welche mit einem Legerwall bey weſtlichem Sturm nach einem einſtweiligen Ankerplatze hinaufſtreben, und unter dieſen Umſtänden weder nach dem *Marſtrander* noch nach dem *Klädesholmer* Hafen hineinſegeln können. Auf *Hättan* iſt eine Zollkammer, bey welcher die nach *Uddevalla* beſtimmten Schiffe ſich melden ſollen. Gleichfalls findet man hier Lothſen vor, welche nach beſagter Stadt hinauflothſen.

Will man, nachdem man auf den *Marſtander* Fiord hineingekommen iſt, den gewöhnlichen Lauf nach *Klädesholmshafen* nehmen, ſo muſz man die Häuſer auf *Klädesholm* in N. O. z. N. bringen und dann gerade auf die Schere, welche *Skjärilejä* genannt wird, und ganz gelblich iſt, zuſteuern. Man kann zu beyden Seiten derſelben gehen, und darauf gerade auf *Graaen* zuſteuern, eine Klippe, die hoch und mächtig iſt, und auf ihrem Gipfel einen weiſzen Steinhaufen hat. Dieſe hält man an Backbord, und wenn man ſich der nordöſtlichen Spitze derſelben nähert, hält man ein wenig mehr nördlich, damit *Svartſkjär* und *Svartſkjärboe* an Steuerbord liegen bleiben. Darauf kann man im Hafen ankern, und zwar ganz nach Belieben, denn er hat ſehr guten Grund und Raum für viele Schiffe. Sind nicht ſchon gar zu viele da, ſo iſt der beſte Ankerplatz vor der öſtlichen Hucke von *Klädesholm*, wo es zum Verteuen Ringe im Berge giebt, dergleichen man auch auf *Koeholm*, *Engholm* und *Skinteſkjär* vorfindet. Auf der Inſel *Kalſven* iſt eine Quelle, die ſehr gutes Waſſer hat.

Wenn man von Nordweſten her aus der See kommt, und ſich veranlaſzt findet, zwiſchen die *Paternoſter-Scheren* hineinzugehen, ſo bringt man das *Marſtrander* Kaſtell in S. O. ½ O. nach dem Kompaſſe, und ſteuert darauf zu, bis man die äuſzerſte nordweſtliche Schere *Stora-Potten* erreicht, welche gerade in dieſer Richtung mit dem Kaſtell eine Linie ausmacht, ſo wie auch *Rönsloved* beynahe in derſelben Richtung oder in S. O. ¾ O. liegt; man kann auch, wenn der Wind ſüdweſtlich ſeyn ſollte, etwas ſüdlicher

*) Siehe die Karte vom *Skagerak*.

halten, bis man ſich *Stora-Potten* nähert, welche Klippe man ¼ bis ½ Kabellänge an Backbord liegen laſſen muſz; demnächſt ſteuert man gerade auf die *Svartſkintan* zu, eine ſchwarze Schere, welche mit *Lille-Buſkjär* und der nördlichen Hucke von *Store-Dyröe* in O. ½ S. in einer Richtung gehalten wird. Dieſe Hucke zeigt ſich bey dieſem Cours als die ſüdliche Seite der nördlichſten Oefnung nach dem *Uddevallaer* Fiord hinauf, nämlich zwiſchen *Tiörnshoved* und *Store-Dyröe*. Dieſen Cours ſetzt man fort, bis die öſtlichen Scheren, welche an Steuerbord liegen, und *Söſtrene* und *Kyrhällen* genannt werden, mit dem Kaſtell in S. O. in einerley Richtung kommen. Man ſieht dann *Stora-Aaſtaals* hohen Gipfel, welcher auf jeder Seite einen weiſzen Berg hat, mitten in dem der Südſeite von *Blaakull* am nächſten liegenden Thal in O. S. O. ½ O., und ſteuert in dieſer Richtung hin, doch giert man ſo weit ſüdlich, daſz der weiſze Berg ſich dem *Blaakull* etwas nähert, um dadurch *Svartſkintans* kleinen Scheren, die ſich längs einem in S. O. auslaufenden Riff hinziehen, zu entgehen. Dieſen Cours ſetzt man fort, bis man vor der kleinen ſchwarzen Schere, welche unter *Lille-Buſkjär* liegt, vorbey iſt, da man ſich alsdann im Fiord ſelbſt befindet, und nach einem der vorerwähnten Häfen hinhalten kann, je nachdem die Umſtände es erfordern. Man könnte auch, nachdem *Stora-Potten* auf ¼ bis ½ Kabellänge an Backbord gebracht wäre, S. S. O. oder S. S. O. ½ O. zwiſchen *Alnen* und *Hamſkiär* auf den Fiord hinein halten, man müſzte ſich aber in dem Falle wohl in Acht nehmen, daſz man vom Strom, der gewöhnlich ſehr ſtark iſt und ſüdwärts zu laufen pflegt, nicht verſetzt würde. *Alneſluen* und *Alnen* bleiben dann an Backbord, *Stumpſluen*, *Stumpen* und *Hamſkjär* aber an Steuerbord.

Oſtwärts um *Lille-Potten* herum iſt gleichfalls eine gute Durchfahrt, wofür man aber keine Merkzeichen hat, weshalb man ſich einzig und allein nach der Karte richten muſz. Doch kann hiebey zur Nachricht dienen, daſz, wenn man von Norden her käme und durch dieſen Einlauf hineinſegeln wollte, das Kaſtell reichlich öſtlich von *Lille-Potten* gehalten werden müſzte, um *Stora-Potteboe* zu entgehen, worauf es nur 4 Faden tieft, und wo man daher vor Grundſeen nicht ſicher iſt. Nachdem man nun *Lille-Potten* zur Seite gekommen iſt, welche man an Steuerbord in der Entfernung einer Kabellänge behalten muſz, ſo richtet man ſeinen Cours S. S. O. oder S S. O. ½ O., welches mitten zwiſchen *Alnen* und *Skethaſa* führt, wobey man ſich jedoch vor dem von *Skethaſa* auslaufenden Riff in Acht zu nehmen hat, ſo daſz, wenn man ſich dieſem nähert, man das Kaſtell nicht öſtlich von dem Thal auf *Rööe* kommen läſzt, ſondern, daſz es ſich, ſo wie man *Skethaſa* näher kommt, weſtlicher oder ſüdlicher gegen *Rööe* hinzieht, und zwar ſo, daſz das Kaſtell, wenn man gerade vor *Skethaſa* iſt, ſich ſchon an *Rönshoved* angeſchloſſen hat; und wenn man den nördlichen Einlauf zum *Marſtrander* Hafen etwas frey ſüdwärts von *Rönshoved* ſehen kann, ſo iſt man ſicher vor den in S. W. von *Skethaſa* auslaufenden Gründen und Scheren; falls man aber mitten im Fahrwaſſer, oder *Alnen*

Digitized by Google

näher ſeyn ſollte, ſo muſz man mehr oder weniger gegen die weſtliche Hucke von *Rönshoved* hinübergieren, um dem von *Alnen* öſtlich auslaufenden Riff zu entgehen.

Kommt man von Nordweſten her, in der Abſicht, durch den *Teſteſund* zu gehen, ſo muſz das *Marſtrander* Kaſtell in S. S. O. $\frac{3}{4}$ O. gebracht werden; danach wird geſteuert, bis der Einlauf recht kennbar wird. Alsdann hält man das Kaſtell an der Weſtſeite *), bis man *Lerſkjär* zur Seite hat, und läſzt dann das Kaſtell auf *Teſtehoved* oder auf die Weſthucke von *Syd-Teſt* zugehen, um vor *Svartſlue* ſicher zu ſeyn. Uebrigens richtet man ſich in Hinſicht der Gründe, vor denen man vorbey ſegeln muſz, nach der Karte, indem man *Guldſkjär*, nebſt *Flue*, *Tiſterne* und *Humleſkjär* an Backbord, und *Svarten*, *Svartſlue*, *Teſtſlue*, *Trainkäk*, nebſt deren *Flue* und *Buſkjär* an Steuerbord liegen läſzt. Der Cours durch dieſen Lauf iſt beynahe S. S. O. Man kann auch *Svartſlue* in der Entfernung einer Kabellänge an Backbord bringen, nachdem man vorher das *Marſtrander* Kaſtell in S. O. z. S. gebracht hat, welches ſich dann über *Store-Buſkjär* und *Skutſkjär* zeigt. Die letzte Schere iſt mittelſt einer Höhle oder Grotte, die *Skutan* genannt wird, beſonders kenntlich. Man kann darauf zuſteuern, bis man *Svartſkjär* zur Seite hat; von da an muſz man ſich öſtlicher halten, damit das Kaſtell wegen des Grundes *Breaugen* etwas oſtwärts von *Skutſkjär* kommt. Iſt man nun vor dieſem Grunde ſicher, ſo wird wieder auf das Kaſtell zugeſteuert, bis man ſich *Skutſkjär*, welcher man ziemlich nahe gehen kann, nähert; dieſe Schere läſzt man an Steuerbord bleiben, und nimmt darauf ſeinen Cours vor *Skärileja* vorbey, gleichviel auf welcher Seite.

Will man von Süden her durch *Teſteſund* hinausſegeln, ſo ſteuert man, nachdem man zu der nördlichen Hucke von *Store-Buſkjär* hingekommen iſt, W. N. W. gegen *Skutſkjär* hin, welche man an Bakbord liegen läſzt. Von da kann man entweder den halben Weg nach *Svarten* N. N. W. und hernach N. W. z. N. ſteuern, indem man *Svarten* eine Kabellänge an Steuerbord liegen läſzt, oder man ſteuert N. z. W., und läſzt *Svarten* eine Kabellänge an Backbord liegen. Iſt man erſt hinaus und *Svarten* vorbey, ſo kann nach Belieben weſtlicher geſteuert werden; doch ſollte man im letzteren Falle nicht zu ſehr nördlich halten, bevor man glücklich aus den Scheren heraus, und vor dem Grunde *Bredſlaget* vorbey wäre.

Bey der Einſegelung durch *Wandholmsſund*, wenn man von der nordweſtlichen Seite herkommt, wird das Kaſtell in S. z. O. $\frac{1}{2}$ O. und bis S. S. O. gebracht, in welcher Richtung es *Wandholms* weſtliche Landſpitze berührt. Dieſes Merkzeichen muſz man nicht nur beybehalten, bis man von *Bachſkjär* einer niedrigen und ſchwärzlichen

*) Dieſe Erklärung über *Teſteſund* ſcheint, obgleich ſie buchſtäblich aus dem Schwediſchen überſetzt iſt, dem Ueberſetzter nicht beſtimmt genug; die Karte dagegen kommt ihm deutlicher vor.

Klippe, die an Backbord bleibt, ſondern auch bis man vor *Utryggensflue*, die an Steuerbord bleibt, vorbey iſt. Man nimmt *Wandholmsodde* ganz nahe an Backbord; darauf wird etwas mehr öſtlich gegiert, um vor *Wandholmsflue* vorbey zu kommen, an welcher die See bricht; dieſe Schere behält man alſo an Steuerbord. Iſt man nun ſoweit gekommen, ſo wird, indem man zwiſchen dieſer und *Stallerne* durchſegelt, auf *Skerileja* zugeſteuert, wobey man *Stallerne* eine gute halbe Kabellänge an Backbord und *Humleſkjär* an Steuerbord läſzt; demnächſt ſetzt man den Cours nach Belieben und nach Umſtänden fort.

Will man ſeine Fahrt durch die ſogenannte *Wandholms-Rende* nach *Klädesholms* Hafen nehmen, ſo wird *Tjörnshoved* in O. S. O. ¾ O. gebracht, welches als eine hohe und mächtige Hucke kennbar iſt. Indem man darauf zuſteuert, bekommt man *Lerſkjär* gerade vorn, und läſzt ſie eine Kabellänge an Steuerbord liegen, wobey man zwiſchen dieſer Schere und dem Grunde *Bredflaget*, welcher an Backbord bleibt, durchſegelt, und das Kaſtell alsdann in der Vertiefung zwiſchen den *Teſtern* zum Vorſchein kommt. Hierauf kann man ſich nach der Karte richten, um *Tdre-Wandholm*, *Danielsboe*, *Aalkraake* mit deren *Flue* und *Smackſkjär* an Steuerbord zu behalten, indem *Utryggen*, *Blöteboe*, *Skaboholm* und *Klubholm* an Backbord bleiben, und dann den Ankerplatz im Hafen ſuchen. Auf *Klädesholm* wohnen Lothſen, die man unterdeſſen an Bord erwarten kann.

Nimmt man dagegen ſeine Fahrt durch *Bratthullet* nach *Klädesholm* hin, indem man von Norden her gegen die *Paternoſter-Scheren* einſegelt, ſo bringt man *Tjörnshoved* in S. O ¾ O. und ſteuert gerade darauf zu. Indem man nun *Egſkjärshoved*, oder die niedrige nordöſtliche Hucke von *Egſkjär* in eine Richtung mit *Tjörnshoved* erhält, muſz man dieſes Merkzeichen beybehalten, bis man ſich *Egſkjärshoved* nähert. Jetzt biegt man etwas oſtwärts, um *Egſkjärshoved* nahe an Steuerbord liegen zu laſſen, und ſteuert darauf zwiſchen *Skaboholm* und *Tvillingerne* hinein, da man ſich dann nach dem, was in Anſehung der *Wandholms Rende* geſagt worden, zu richten hat.

Für ein Schiff, das mit weſtlichem Sturm in die Bucht hineingekommen wäre und dabey einen Legerwall bekäme, giebt es auch eine gute Einfahrt durch das ſogenannte *Dalhul* nach *Backerſiefiord* hin; man bringt dann *Store-Blasmen*, die erſte groſze Kluft am Lande nördlich von dem Berge *Smeden*, in O. ½ S., und bey dieſem Cours muſz man *Svartnäſe*, die weſtliche Landſpitze von *Store-Smuggen*, welche niedrig und ganz ſchwarz iſt, in einer Richtung mit jener Kluft erhalten. Dieſes Merkzeichen behält man bey, bis man ſich *Svartnäſe* nähert, welche man an Steuerbord liegen läſzt, und die auf dieſer Seite ſteil iſt. Man ſteuert danach auf *Stokvigsrös* *) zu, um den Grund *Silboe*

*) *Stokvigsrös* iſt nicht auf der Schwediſchen Karte befindlich. Ein *Rös* iſt vermuthlich eine Steinwarde oder ein Steinhaufen, der als Kennungsmerkzeichen dienen ſoll.

Digitized by Google

auf welchem es nur 4 Fufz tieft, an Steuerbord zu laſſen, und alsdann im Fiord zu ankern. Der Cours ins *Dalhull* hinein iſt ungefähr O., und, nachdem man erſt dadurch gekommen und *Svartnäſe* paſſirt iſt, O. z. S., da man dann fogleich in den Fiord hineinkommt, wo man 12 Klafter Waſſer antrift. Sollte ein Schiff ſeine Anker verlohren haben, ſo kann es ſicher in den *Hummerſund* *) hinein- und ſich im Moder feſtlaufen.

Auf der Weſtſeite von *Tjörnöe* giebt es eine kleine Bucht, *Topfiord* genannt, wo man auf 6 bis 10 Klafter Waſſer einen guten Ankergrund, welcher aus Lehm beſteht, antrift. Gerade vor dem Einlaufe zeigt ſich auf *Ingarsholm* eine länglichte weifze Stelle, in Form eines dreyeckigen Segels, deren Spitze nach Süden hinzeigt. Dieſe hält man in O. N. O. etwas öſtlicher, da man denn ohne Gefahr zwiſchen den äufzerſten Gründen hindurch geht. Von da geht die Fahrbahn gerade aus nordwärts hinauf um gedachten *Ingarsholm* herum.

Gerade vor *Kirkeſund* giebt es auf *Tjörnöe* einen ſteilen Berg, auf welchem verſchiedene kleine Steinwarden errichtet ſind; drey derſelben ſind beſonders kenntlich; ſie führen den Namen *St. Olofs Valar* oder *Drängar*. Dieſe tragen bey gehöriger Nähe zur Kenntnifz des Standes, den man im Fahrwaſſer hat, viel bey, ſowohl wenn man von Weſten, als wenn man von Süden herkommt. Bringt man *St. Olofs Valar* in N. O. etwas nördlicher, ſo ſieht man dieſe Steinhaufen mitten über der *Kirkeſunder* Häringſalzerey, die verſchiedene roth angeſtreichene Häuſer hat und ziemlich weit geſehen werden kann, ſelbſt in der See aufzerhalb der *Paternoſter-Scheren*. Man kann nach dieſem Merkzeichen längs den *Aneſkjär* Gründen, welche an Steuerbord bleiben, hineinſegeln. Auf dieſe Weiſe kommt man zwiſchen die Scheren *Jönſarne* und *Rön* hinein, wo die Durchfahrt am ſchmälſten iſt; man iſt dann im *Krosſiörd* und kann öſtwärts nach einem Ankerplatze auf der nördlichen Seite von *Sunniholm* hinbiegen, wo in 10 Klaftern, lehmigen Sandgrundes, geankert wird. Es läfzt ſich gleichfalls nach der Südſeite dieſer Bucht hinhalten, wo man eine Kabellänge öſtlich von *Warholmene* auf einer Tiefe von 2 Klaftern vor Anker gehen kann. In *Säby Kile* ſoll man ſich unbeſorgt im Moder feſtſegeln können.

Man kann ferner nach Belieben oder Gelegenheit nach *Kirkeſund* hineinlaufen; weil der Sund aber ſehr eng iſt, ſo mufz der Anker über einer Tiefe von 5 Faden fallen, und das Schiff mittelſt Kabeltaue ſogleich ans Land verteuet werden. Die hier befindliche *St. Olufs* Quelle liefert vorzüglich gutes Waſſer. Nordwärts läfzt ſich der Sund durchpaſſiren. Nach dieſer Beſchreibung von *Kirkeſund* mufz man ſchliefzen, dafs *Kirkeſund* eigentlich der ſchmale Sund zwiſchen *Tjornöe* und *Heröe* iſt, die *Tjörnöer* Bucht aber, welche ſüdwärts davon und unmittelbar daran liegt, und die man nach der alten Karte für

*) *Hummerſund* wird aller Wahrſcheinlichkeit nach die Bucht nordwärts von *Grimsholm* ſeyn.

Digitized by Google

Kirkefund annahm, *Krosfiord* ſeyn muſz. Zu den Namen verſchiedener hier herum liegenden Scheren hat es, ſelbſt auf der Schwediſchen Karte, an Platz gefehlt, geſchweige denn auf der unſrigen. Bey allem dem wird man doch die Beſchreibung ziemlich deutlich finden.

Die Karte giebt eine bedeutende Menge Gründe weſt- und ſüdweſtlich von *Herön* an. Bey Sturm ſcheinen dieſe eine zuſammenhangende Kette von Brandungen zu bilden, doch iſt es bey allem dem hinlänglich tief bis ganz nahe an dieſelben, wie auch zwiſchen ihnen, weshalb hier verſchiedene Einfahrten nach *Kirkefund* und den übrigen auf dieſer Strecke befindlichen Ankerplätzen hinführen. Bey Seegang erfordert das Steuern groſze Vorſicht, indem die Fahrbahnen zwiſchen den Scheren zum Theil nur 1 bis 2 Kabellängen breit ſind.

Aus vorſtehender Beſchreibung der Schwediſchen Küſte im *Kattegat* geht alſo hervor, daſz es der Zufluchtsörter an dieſer Küſte mehrere giebt, deren ſich Schiffe in dieſer oder jener Verlegenheit bedienen können. Was das Lothſenweſen betrift, ſo ſind zufolge der Königl. Schwediſchen Verordnung von 29 Octbr. 1798 alle Schiffe, bis auf einige einländiſche, lothſenpflichtig, und werden bey Uebertretung dieſes Punktes mulctirt. Man kann indeſſen nicht umhin, mit den Seefahrern, die nach dieſen Küſten beſtimmt ſind, oder zufälliger Weiſe unter denſelben in Verlegenheit gerathen, zu wünſchen, daſz die Lothſen den Schiffen ſo zeitig als möglich entgegen kommen möchten; denn, ſo deutlich und gut die Beſchreibungen und Karten nebſt Erklärungen der Merkzeichen auch immer ſeyn mögen, ſo gehört doch oft im Augenblicke der Verlegenheit, bey Sturm, ſchwerer See, bey Nacht und Nebel viel dazu, die Merkzeichen überall ſo zu benutzen und die Courſe ſo pünktlich zu verändern, als führte einer der daſigen Lothſen das Ruder. Selten wird man auch in ſolchen Fällen die erforderliche Zeit und Gemüthsruhe haben können, die desfalſigen Anweiſungen in einem hinlänglichen Grade zu benutzen, in ſo fern man ſich nicht ſchon im Voraus genau damit bekannt gemacht hat. Es iſt ohne Zweifel nicht überflüſſig, denjenigen, welche das *Kattegat* beſegeln, die Vorſicht zu empfehlen, ſich bey Zeiten mit der Beſchreibung und den dazu gehörigen Karten bekannt zu machen, indem die Fälle, in denen man der Anweiſung bedarf, leicht plötzlich und unerwartet eintreten können.

Digitized by Google

Von den Gründen und Tiefen im KATTEGAT.

Bisher ſind die meiſten Seefahrer, und nicht ohne Grund, der Meinung geweſen, daſz man im *Kattegat* von dem Senkbley ſehr ſelten Gebrauch machen ſollte, weil man Gefahr zu laufen glaubte, dadurch mehr *ver*leitet, als *ge*leitet zu werden. Solange die Karte in dieſer Hinſicht nicht verbeſſert war, muſzte ſolches eine natürliche Folge ſeyn; allein die Sache gewinnt ein ganz anderes Anſehn und wird von der gröſzten Wichtigkeit, ſobald die Karte auch in dieſem Punkte berichtigt iſt und das Bleyloth mit gehöriger Ueberlegung und Achtſamkeit gebraucht wird; denn obgleich es viele vortrefliche Landkennungen giebt, und dazu noch verſchiedene gute Leuchtfeuer und Merkzeichen, an welchen die Seefahrer gute Führer haben, ſo hängt ihre Nutzbarkeit doch ganz von der Klarheit der Luft ab; denn iſt dieſe trübe und nebelig, ſo können ſie in der erforderlichen Entfernung nicht geſehen werden, und da hier die Ströme zugleich ſo ſehr unordentlich und ſtark ſind, ſo reiſſen ſie oft ein Schiff aus ſeinem Courſe heraus, und verſetzen es in einem ſolchen Grade, daſz ſelbſt der aufmerkſamſte Seefahrer in Verlegenheit gerathen muſz, und darum kein Mittel, das zur Kenntniſz ſeines Standpunktes im Fahrwaſſer etwas beytragen kann, unbenutzt laſſen darf. Selten oder nie ſind aber die Grundpeilungen in irgend einem Fahrwaſſer ſo beſchaffen oder ſo beſtimmt, daſz man durch einen einzelnen Lothwurf ſeinen Standpunkt in demſelben ſogleich erkennen könnte. Es wäre zwar möglich, die Karte überall mit Zahlen zu beſetzen, allein dieſe würden gröſztentheils nur verwirren. Man weiſz ja, daſz der Meeresgrund der Oberfläche der Erde ähnlich iſt, alſo mehr oder weniger uneben, und daſz oft Erhöhungen und Vertiefungen ſchnell mit einander wechſeln, folglich auch die Tiefen plötzlich und in kleinen Zwiſchenräumen etwas verſchieden ſeyn müſſen; einige Faden mehr oder weniger in einem tiefen Fahrwaſſer können daher nicht in Betracht kommen, ſobald nur einige Uebereinſtimmung mit der Haupttiefe da iſt. Die Beſchaffenheit des Meeresbodens iſt zugleich eins der weſentlichſten Stücke, die man ſich zu merken hat. Aus dieſer Urſache wirft kein aufmerkſamer Seefahrer ſein Loth aus, ohne es vorher mit friſchem Talg verſehen zu haben, und er muſz alsdann, nachdem das Loth zu verſchiedenen Malen ausgeworfen worden, wohlbedächtig ſeine Schlüſſe machen.

Man hat einige Benennungen für die Beſchaffenheit des Meergrundes, die nur unter Seeleuten bekannt und gebräuchlich ſind, und nicht in dem täglichen Sprachgebrauche vorkommen, als z. Ex. *Stick*, *Schlick* und *Modergrund*. Unter *Stick* verſteht man hier einen thon- oder kleiartigen Grund, welcher das Senkbley feſt hält, und aus welchem ſelbiges nur mit Mühe herausgezogen werden kann. Dieſer Grund eignet ſich alſo vorzüglich zum Ankergrunde. Er iſt beſonders häufig zwiſchen *Anholt* und *Lyſegrund* auf der Weſtſeite des *Store Middelgrundes*. *Schlick*grund iſt ein ſeifenartiger, doch feſter Bo-

den, von dem das Senkbley nichts mit aufbringt, als nur zuweilen etwas feinen Sand. *Mudder* oder *Modergrund* trift man häufig im *Kattegat* an, wo das Waſſer am tiefſten iſt. Dieſer Grund iſt der weichſte von allen, und das Loth ſinkt tief hinein, ſo daſs, wenn es heraufgezogen wird, man es voll Schmutz findet.

Um bey der Beſchreibung und Angabe der Grundpeilungen im *Kattegat* deſto deutlicher ſeyn zu können, hat man verſchiedene derjenigen Bänke benannt, auf welchen die Grundpeilungen ſo auszeichnend kennbar ſind, daſz ſie unter mehreren Umſtänden dazu dienen können, die Fahrt zu leiten.

Vom LYSEGRUND.

Sollte man beym Ein- oder Ausſegeln genöthigt ſeyn, auf der Höhe des *Kullen* zu kreuzen, oder auf eine andere Art ſich dem *Lyſegrund* nähern, deſſen ſüdlichſter Theil ungefähr 1¾ Meilen N.O. von *Heſſelöe* liegt, ſo muſz man wohl auskucken, weil das Peilloth ihn nicht eher zu erkennen giebt, als bis man ihm ſchon zu nahe iſt. Die Tiefe über demſelben iſt ſo gering, daſz ein Schiff leicht Schaden nehmen kann. Solange die Luft nur ſo klar iſt, daſz man *Heſſelöe* erblicken kann, iſt es leicht, ſich durch Peilung derſelben vor *Lyſegrund* in Acht zu nehmen; dagegen müſzte das Wetter ſehr ſichtig ſeyn, um die Seeländiſche Küſte ſehen und Gegenſtände auf derſelben als Merkzeichen gebrauchen zu können. Indeſſen ſind die *Bidſtruper*, und die *Söeborger* Kirche, welche beyde hoch liegen, diejenigen Gegenſtände, welche die gröſzte Kenntlichkeit haben und am weiteſten aus der Ferne zum Vorſchein kommen. Damit aber niemand die eine mit der andern verwechſele, ſo kann hier bemerkt werden, daſz die Kirche zu *Söeborg* ein längeres Gebäude zu ſeyn ſcheint und ganz frey liegt; die Kirche zu *Bidſtrup* aber kürzer ausſieht und einige Bäume an der Weſtſeite hat. Die Thürme dieſer Kirchen haben keine Spitzen; die Bauart der Kirchen ſelbſt, ſo wie die Bauart ihrer Thürme, iſt dieſelbe, die man im Allgemeinen in Dänemark und Schonen antrift. *Lyſegrund* hat übrigens die Eigenſchaft, von welcher vermuthlich ſein Name herrührt, daſz er dem Meere über ſich eine hellgrüne Farbe giebt, die man, wenn man in die Want hinauf geht, in der Entfernung einer halben Meile deutlich ſehen kann. Bey einer etwas geringern Entfernung von demſelben ſieht man ſogar dunkle Flecke und Streifen auf dem hellen Grunde. Von *Heſſelöe* laufen einige Riffe aus, welche auf der Karte angezeigt ſind. In Anſehung dieſer Riffe bedarf es keiner weiteren Anweiſung, als daſz man ſich in der gehörigen Entfernung von ihnen halte. Ebenfalls geht aus der Karte hervor, daſz man nach den Umſtänden unbeſorgt zwiſchen *Heſſelöe* und *Lyſegrund* durchſegeln kann.

Digitized by Google

Von STORE-MIDDELGRUND und RÖDE-BANK.

Diejenige Bank, welche wegen der Kenntlichkeit der Grundpeilungen, auf der Karte angegeben iſt, und den Namen *Store-Middelgrund* *) führt, hat ungefähr auf ihrer Mitte eine Erhöhung von einem kleinen Umfang, auf welcher es nur eine Tiefe von 5½ Klaftern giebt. Ihre Lage iſt ganz genau auf der Karte angezeigt, ſo daſz, ſo bald man die Grundpeilung dieſer Bank erhält, man in Anſehung ſeiner Stellung im Fahrwaſſer nicht mehr zweifelhaft ſeyn kann. Die Grundpeilungen der Bank können unter andern auch dazu dienen, daſz man, während des Lavirens in trübem Wetter, nicht zu weſtlich gegen *Lyſegrund* hin- oder zu nahe unter *Anholt* hinaufkommt. Steuert man von Süden her, *Kullen* vorbey, auf die Bank ein, auf welchem Wege man bey einer Tiefe von 17, 18 bis 19 Klaftern Stikgrund erhält, ſo kommt man auf die Bank mit einer Tiefe von 15 bis 16 Klaftern, wo man feinen Sand mit rothen Steinkörnchen antrift; die Grundarten folgen darauf, wie ſie ſich auf der Karte angezeigt finden. In der Nähe der oberwähnten Erhöhung, wo es nur 5½ Klaftern tieft, nimmt die Tiefe kenntlich ab und das Peilloth bringt Schülpen, Steine und ſchwarze Steinkörnchen mit auf. Uebrigens iſt die Tiefe auf der Bank ziemlich uneben, ſo wie der Boden an den Aufzenſeiten derſelben ſich auch nicht allmählich erhebt; weil aber kein Schiff, es ſey noch ſo groſz, dabey Gefahr laufen kann, ſo braucht man ohne Zweifel hier weiter nichts zu wiſſen, als was ſich aus der Karte erſehen läſzt.

Gleich nördlich von dieſer Bank liegt eine kleinere, die man mit dem Namen *Röde-Bank* belegt hat, weil der Grund auf derſelben gröſztentheils aus röthlichem Sande beſteht. Sie hat eine regelmäſzige Tiefe von 15, 16 bis 17 Klaftern.

Von ANHOLTS öſtlichem Riff und den Leuchtfeuern auf dieſer Inſel.

Daſz von *Anholts* öſtlicher Spitze ein Riff ausläuft, bey welchem es eine der gefährlichſten Stellen im *Kattegat* giebt, iſt auf der Karte gezeigt und zugleich allgemein

*) *Store-* und *Lille-Middelgrund* ſind eigentlich Bänke; der Herausgeber hat ſich aber nicht berechtigt geglaubt, die ihnen nun einmal beygelegten Namen zu verändern. Unter Bank ſollte nach dem eigentlichen Sinne des Worts ſolche Erhöhungen, des Meergrundes — Erhöhungen, die oft von groſzem Umfange ſind — verſtanden werden, auf welchen zwar das Waſſer eine geringere Tiefe hat, als das Meer rings um ſie herum, über welche jedoch alle Schiffe unter allen Umſtänden hinweg ſegeln können, die ſich aber ſowohl mittelſt ihrer Tiefe, als mittelſt der Beſchaffenheit ihres Bodens auszeichnen. Gründe dagegen ſollte man ſolche Erhöhungen nennen, über welche ſich nicht ohne Gefahr ſegeln läſzt.

bekannt. Das Ende dieſes Riffs wird *Knoben* genannt. Es iſt nicht mehr über dem Waſſer ſichtbar, aber die Wellen brechen bey dem geringſten Seegange an demſelben. Bey Tage hatte man vorhin weiter keine Merkzeichen, nach welchen man ſich hätte richten können, um ſich in gehöriger Entfernung von dem Riff zu halten, als einige Peilungen nebſt der Giſſung des Abſtandes von dem *Anholter* Leuchtfeuer, indem das Bleyloth wegen der plötzlichen Abnahme der Tiefe ganz nahe am Riff keine beſtimmte Anweiſung geben kann; allein mittelſt der in der Vorerinnerung Seite 3 u. f. f. erwähnten höchſt wichtigen und nützlichen Veranſtaltung wird man bey Tage, wenn nicht etwa der Wager bey *Knoben* zufällig weggetrieben ſeyn ſollte, ſeine Stellung in Abſicht auf das äuſſere Ende des Riffs nicht verkennen können, und geht man nur etwas auſzerhalb, oder öſtlich um den Wager herum, ſo hat man vor dem Riff nichts zu fürchten.

Als Leitungsmerkzeichen bey Nacht iſt auf dem öſtlichen Ende der Inſel ein hoher Leuchtthurm auſgeführt, deſſen Feuer, das in einer Blöſe oder einem Steinkohlenfeuer beſteht, und mit einem Fenſtergebäude oder einer Laterne verſehen iſt, eine Höhe von 112 Fuſz über der Oberfläche des Waſſers hat, und daher in einer beträchtlichen Entfernung geſehen werden kann. Aber ſo vortheilhaft es auch an und für ſich iſt, ein Leuchtfeuer recht früh und in einer beträchtlichen Entfernung ſehen zu können, ſo hat es doch auch ſeine Nachtheile, die nicht ganz unbedeutend ſind, denn auf der einen Seite z. Ex. könnte man ſich dem Leuchtfeuer näher glauben, als man wirklich wäre, und aus Furcht vor dem Riff ſich demſelben zu entfernt halten und dadurch bey weſtlichem Winde entweder auf dem einem Bug an der Schwediſchen Küſte einen Legerwall bekommen, oder auf dem andern in die Lage gerathen, *Kullen*, zur Anthuung des Sundes, nicht ausſegeln zu können; auf der andern Seite aber könnte man, weil man weiſz, daſz das Leuchtfeuer hoch iſt und einen hellen Schein giebt, ſich demſelben mit zu groſzem Zutrauen nähern, und auf die Weiſe auf das Riff ſegeln. Um nun dieſe Schwierigkeiten zu heben und den Seefahrern zugleich ſicherere Kennzeichen an die Hand zu geben, wodurch ſie ſich bey Nacht in einer paſſenden Entfernung vom Riff halten konnten, brachte man im Jahr 1800 ungefähr auf der halben Höhe des Thurms, nämlich 50 Fuſz unterhalb des Steinkohlenfeuers oder 62 Fuſz über der Waſſerfläche auf der Seite nach dem Riff und *Knoben* zu ein Lampenfeuer an. Der Einrichtung nach, kann das Lampenfeuer keinen Schein nach der Weſtſeite, welche zugleich die Landſeite iſt, verbreiten, indem der Thurm ſelbſt mitten davor ſteht und die Lichtſtrahlen auffängt, wohl aber zu beyden Seiten, nämlich nach Norden und Süden hin, und alſo auch von dieſen Seiten her gut geſehen werden. Erhält man daher von *Anholts* oberſtem Leuchtfeuer Kennung, ſo weiſz man, daſz man dreiſt darauf zuſegeln kann, ja daſz man ſich in Betracht der Umſtände, die durch weſtliche Winde u. ſ. w. herbey geführt werden, ſogar beſtreben muſz,

Digitized by Google

dem Leuchtfeuer näher zu kommen, bis man das darunter befindliche Lampenfeuer zu Geſichte bekommt. Sieht man, indem man vor dem Riff oder vor *Knoben* vorbeyſegelt, das Lampenfeuer über dem Horizont, jedoch nicht zu hoch, ſo kann man nicht nur ſicher ſeyn, daſz man in Anſehung der Schwediſchen Küſte eine paſſende Höhe im Fahrwaſſer hat, ſondern auch, je nachdem das Leuchtfeuer erſcheint, ungefähr beurtheilen, ob man ſchon vor dem Riff ſicher iſt, oder ob man weiter von demſelben abhalten muſz. Etwas durchaus Beſtimmtes hierüber feſtzuſetzen iſt nicht möglich; der nachdenkende Seemann muſz, indem er die Höhe des Schiffes, von welcher er das Leuchtfeuer gewahrt und indem er die übrigen dabey obwaltenden Umſtände berückſichtigt, die dienlichſten Maſzregeln zu nehmen wiſſen *). Sollte es der Fall ſeyn, daſz man nördlich oder ſüdlich von dem Riff lavirt, ſo kann dieſes Nebenleuchtfeuer auch ſehr zur Leitung des Courſes dienen.

Es tritt aber noch ein Umſtand bey dieſen Leuchtfeuern ein, auf welchen der Seefahrer ſeine Aufmerkſamkeit zu richten hat, dieſer nämlich: daſz ſie ſich dem bloſzen Auge nicht leicht als zwey beſondere Leuchtfeuer darſtellen, indem das Steinkohlenfeuer einen ſtärkeren Glanz hat, als das Lampenfeuer und letzteres dabey nur 50 Fuſz tiefer ſteht als erſteres, wodurch das groſze Licht das kleine gleichſam verſchlingt, weshalb man ziemlich nahe ſeyn muſz, um ohne Fernrohr erkennen zu können, daſz ihrer zwey ſind. Bedient man ſich aber eines einigermaaſzen guten Fernrohrs, mit welchem jeder Seemann verſehen ſeyn muſz, ſo unterſcheidet man beyde Feuer in der gehörigen Entfernung ganz deutlich von einander, welches zuverläſſige Beobachtungen auch beſtätigt haben.

Man erſieht aus der Karte, daſz man auf beyden Seiten des Riffs nahe an demſelben ankern kann, denn auf der nördlichen Seite wehrt das Riff bey ſüdlichen Winden die See ab, und umgekehrt auf der ſüdlichen Seite; es müſzten aber beſondere Umſtände obwalten, die dazu Veranlaſſung gäben.

Von dem *Kleinsriff*, welches auf der Karte ſüdlich vom Leuchtthurm angegeben iſt, hat man noch nicht die beſtimmteſten Nachrichten; es verdient aber immer, beſonders in Anſehung der tief gehenden Schiffe, Aufmerkſamkeit.

*) Die in der Vorerinnerung mitgetheilte Tabelle kann in dergleichen Fällen mit Nutzen gebraucht werden.

Digitized by Google

GRUND.

Middelgrund auf der Karte angegeben
z von der gröfzten Wichtigkeit ist,
r 18 bis 19 Fufz Wasser hat. Man
n zu müssen und zu diesem Zwecke
auf welcher die Grundpeilungen so-
, denn die Karte vom *Kattegat* hat
der erforderlichen Deutlichkeit über-
u können.

gt auf 56 57′ 20″ nördlicher Breite
zufolge hat man das *Warberger* Ka-
von 3¾ Meilen; das *Anholter* Leucht-
bstande von 4¼ Meilen, gepeilt, und
en davon. Diejenige Stelle, welche
von Süden nach Norden ungefähr ¼,
ge. Gleich darauf beträgt die Tiefe
gefährlichste Stelle ist über einigen
erschiedene Tiefen angiebt, je nach-
der Unterschied zuweilen gegen eine
r harter Kühlte Grundseen wahrge-
er liegt, so kann er nicht anders als
schwerem Seegang sogar für kleine.
ufz man ziemlich klares Wetter ha-
Deswegen mufz der Seefahrer, so-
fleifzig gebrauchen, wobey folgen-
men werden. Erwähnte Steine lie-
einer Tiefe, die nicht über 6 bis 7
W. S. W. erstreckt, und gleichfalls
nd kalkartig. Mit grofzen Schiffen
tern wagen, denn von da an ist das
die Tiefe beständig zwischen 4, 4½,
Gewifzheit gelangen, wie weit man
aber nicht weniger, als 8 Klaftern
nen nach allen Seiten von der Erhö-

Zu fernerer Nachricht können dem aufmerkſamen Seemanne, wenn er auf die Bank zu- und auf dieſelbe einſegelt, die verſchiedenen Grundarten des Bodens dienen, um daraus nähere Schlüſſe zu ziehen, und zu dem Ende führen wir hier die Ordnung an, in welcher dieſe Grundarten nach den Hauptſtrichen des miſzweiſenden Compaſſes von der Auſzenkante der Bank bis zu der, der gefährlichſten Erhöhung am nächſten befindlichen Grundpeilung von 8 Faden, innerhalb welcher man ſich mit groſzen Schiffen nicht wagen darf, auf einander folgen, als:

Von *N.* her: feiner loſer Sand, harter Sandgrund, grobe Singel.

Von *N. O.* her: loſer Sand, kalkartige Steine, groſze Steine, rother Sand mit Singeln.

Von *O.* her: grauer Sand, Singel und Schülpen, gelber Sand, kalkartige Steine.

Von *S. O.* her: grober Sand mit Wurmgehäuſen, Schülpen und Steine, Steine, rother Sand.

Von *S.* her: feiner Sand, Sand mit Schülpen, Steine, grober Sand mit Wurmgehäuſen, grobe Singel, grober gelblicher Sand.

Von *S. W.* her: feiner Sand, Sand mit Schülpen, grober Sand mit Wurmgehäuſen, grober Gries mit Steinen, Steine.

Von *W.* her: grober Sand, Singel mit groſzen Steinen, brauner Sand mit ſchwarzen Körnchen, grober Sand mit Singeln.

Von *N. W.* her: feiner Sand mit Steinen, grober Sand, brauner Sand, feiner Sand mit Steinen.

In Uebereinſtimmung hiemit und nach der ferneren Anweiſung der Karte kann man ſich alſo der gefährlichſten Untiefe von allen Seiten bis auf eine Tiefe von 8 Klaftern nähern, erhält man aber weniger als 8, ſo muſz man nach der Beſchaffenheit der letzten, und in Vereinigung mit den vorhergehenden Grundpeilungen, wie auch nach dem zuletzt genommenen Cours zu folgern wiſſen, auf welcher Seite der Untiefe man ſich befindet, um, erforderlichen Falls nach den Umſtänden, derſelben ausweichen zu können.

Öſtlich von *Lille-Middelgrund* liegt eine kleinere Bank, zwiſchen welcher und dem Grunde, nämlich in der Breite ¾ Meile, man einzelne Grundpeilungen von 16 bis 20 Klaftern feinen Sand hat; man findet aber gemeiniglich einige 20 Klafter *Stickgrund.*

Die Anhuung des *Lille-Middelgrundes* ſowohl, als der kleineren Bank, iſt, wenn man von Norden oder Nordoſten herkommt, eine und dieſelbe. Man erhält von einigen 20 Klafter *Schlick*- oder Modergrund urplötzlich 15, 14, 12 und weniger Klafter Tiefe. Die Verſchiedenheit des Grundes und die darauf folgende Grundpeilung, nachdem man auf die Bank gekommen iſt, werden Andeutungen geben, nach welchen man erkennen kann, ob man ſich auf dem *Lille-Middelgrund*, oder auf der Bank befindet. Man bemerkt auf *Lille-Middelgrund*, wenn man von Norden oder Oſten her auf ihn einſteuert, eine immer abnehmende Tiefe; auf der öſtlichen Seite deſſelben nimmt die Tiefe aber

ſchnell ab. Kommt man dagegen von Süden her, ſo wird man auf der ſüdlichen Karte der kleinen Bank von 29 Klafter *Stick* auf einmal 10 bis 11 Klafter kalkartige Steine mit Singeln vermiſcht finden, und weiter hinein 15 bis 16 Klafter Sand mit Schülpen und Wurmgehäuſen erhalten, worauf die Tiefe wieder zunimmt und bey feinem Sande oder auch *Stick*grund einige 20 Faden wird. Dagegen erhält man bey Anthuung des *Lille Middelgrundes* mit dem nehmlichen Courſe, zuerſt einige 20 Faden *Schlick*, worauf 17 bis 15½ Faden feinen Sand folgen, darauf Gries und Schülpen mit Wurmgehäuſen und endlich fernerhin geringere Tiefe.

Gerade in Süden ſtreckt ſich der *Lille-Middelgrund* ſehr weit hinaus, und hat von der Seite her einen ſich allmählich erhebenden Boden. Peilt man den *Anholt*er Leuchtthurm in W. S. W. ½ S., indem man ſich 3½ bis 3¾ Meilen davon ſchätzt, und folglich noch in jedem Falle über eine halbe Meile von der eigentlichen Untiefe entfernt iſt, ſo wird man durch das Peilloth erfahren, ob man ſich auf der Bank befinde oder nicht; denn zeigt das Loth keine Spur von der Bank an, ſo muſz man entweder mehr öſtlich oder mehr weſtlich im Fahrwaſſer ſeyn. Iſt man öſtlicher, ſo wird das Loth 23 bis 26 Klafter Schlick und Modergrund; iſt man weſtlicher, ſo wird es 18 bis 20 Klafter Stick oder auch feinen Sand; iſt man aber auf der Bank ſelbſt, ſo wird es 15 bis 16½ Klafter reinen Sand geben.

Es iſt, wie wir früher erinnert haben, wohl zu merken, daſz es wegen der Ströme und anderer Umſtände ganz an die Unmöglichkeit grenzt, einer jeden Grundpeilung eines Grundes den rechten Punkt auf der Karte anzuweiſen; mehrere Grundpeilungen müſſen der Nothwendigkeit halber verbunden werden: einzelne Lothwürfe führen zu keinem ſichern Schluſſe. Man zweifelt indeſſen nicht, daſz der aufmerkſame Seemann ſich der hier mitgetheilten Nachrichten nicht ſollte mit Nutzen bedienen können.

Von der Bank FLADEN und der Kümmelbank, nebſt den Grundpeilungen nordwärts von denſelben.

Die Bank *Fladen*, welche von *Niddingen* aus S. W. z. S. und W. z. S. liegt, und zwar in einem Abſtande von ungefähr 1½ bis 2½ Meilen, je nachdem man ſeinen Standpunkt hat, verdient alle mögliche Aufmerkſamkeit. Man trift auf derſelben gewöhnlich 12 bis 15 Klafter Tiefe, braunen Sand an; wobey man ſich beſonders zu merken hat, daſz zwiſchen dieſem Sande einige ſpitzige Schülpen und kleine rothe flache Steine, nach Art derjenigen, die ſich von alten Mauerſteinen beym Verwittern derſelben ablöſen, befinden. Es iſt lange bekannt geweſen, daſz es auf dieſer Bank einzelne Steine und Klippen gäbe, denn man hatte bemerkt, daſz das Loth, wenn es auf dieſe fiel, von derſelben

abſprang oder abrutſchte und alſo tiefer ſank; man hatte aber nur einzelne Stellen mit 6 Klafter Waſſer oder darüber gefunden; allein einige Engliſche Linienſchiffe, die während des letzten Krieges im *Kattegat* kreuzten, haben im May 1810, bey einer genauen Auspeilung dieſer Bank *), auf derſelben eine Klippe gefunden, über welcher 25 bis 29 Fuſz, um dieſelbe herum aber 12 Klafter Waſſer war. Das *Warburger* Kaſtell wurde von dieſer Stelle aus in S. 59° O., in einer Entfernung von ungefähr 4 Meilen, und *Niddingen* in N. 42° O. in einer Entfernung von 2¾ Meilen gepeilt. ¾ Meile in N. O. z. O. von dieſer Klippe fand ſich zugleich eine andere, auf welcher die Tiefe nur 4 Faden, um dieſelbe herum aber 5 bis 7 Faden betrug. Beyde Klippen liegen auf der ſüdöſtlichen Seite der Bank **).

Man findet auf der Schwediſchen Karte vom *Kattegat* in O. S. O. ¾ S. ungefähr eine Meile von *Trindelen* eine kleine Bank angedeutet, die daſelbſt *Kämmelbank* benamt iſt, und worauf die Tiefe zu 13 Faden angegeben ſteht. Obgleich es uns hierüber an näherer beſtimmter Kenntniſz fehlt, ſo hat man doch ſelbige nicht auslaſſen wollen. Als eine Art Bekräftigung hat ein *Läſsöer* Fiſcher berichtet, daſz auf einer Bank ungefähr eine Meile öſtlich von *Trindelen* gefiſcht wurde, über welcher die Tiefe ſeiner Meinung nach 13 bis 15 Faden betragen dürfte.

Weiter nordwärts zum *Kattegat* hinaus hat man keine ſo beſtimmte Nachrichten in Anſehung der Tiefen und Beſchaffenheit des Meeresbodens; daſz aber daſelbſt noch bemerkenswerthe Bänke zu finden ſeyn ſollten, bezweifelt man. Die auf der Karte bezeichneten Grundpeilungen gründen ſich auf die beſten Nachrichten, die wir uns zu verſchaffen gewuſzt haben, und ſind zum Theil aus den neuern Schwediſchen Karten entlehnt. Wir glauben indeſſen als allgemeine Regel aufſtellen zu können, daſz, ſo lange man ſich auf der Südſeite von *Skagens* Parallele, oder in der Linie zwiſchen *Skagen* und *Marſtrand*, und noch etwas nördlicher befindet, man immer die gröſzte Tiefe mitten im Fahrwaſſer oder gegen die Schwediſche Küſte hin, wo die Tiefe abwechſelt, wahrnehmen wird. Man trift ſogar Stellen von 60 Klafter Tiefe, wo der Meeresboden bald aus Schlick, bald aus Moder, bald aus Lehm und bald aus weichem Grunde beſteht; nähert man ſich aber der Jütländiſchen Küſte, ſo nimmt die Tiefe ab, und man findet nur Sandgrund vor.

*) Siehe *Whittle* & *Lauriés* new Sailing Directions of the *Kattegat* &c. 1814.

**) Die Stelle, wo dieſe Klippen liegen, ſind auf den ſeither vom hieſigen Seekarten-Archiv herausgegebenen Karten bezeichnet.

Digitized by Google

Von den Gründen zwiſchen ANHOLT und LÄSSOE.

Die Entdeckung der Beſchaffenheit der Gründe zwiſchen *Anholt* und *Läſsöe* kann den Segelnden in Anſehung der Kenntniſz ihres Standes im Fahrwaſſer ſehr wichtige Dienſte leiſten. Auf der Oſtſeite der auf der Karte punktirten Linie, innerhalb welcher, oder auf deren Weſtſeite das Wort *Sanden* (der Sand) geſchrieben ſteht, iſt es tief, und der Grund beſteht aus Moder. Kaum iſt man aber dieſe Grenzlinie nach Weſten paſſirt, ſo erhält man reinen Sand, und dabey anfangs eine Tiefe von 15 bis 13, bald darauf eine Tiefe von 10 und weiter einwärts eine ebene Tiefe von 6 bis 7 Klaftern. Die Grundpeilungen ſind daher, beſonders beym Laviren das untrüglichſte Kennzeichen, ob man ſich auf der Oſt- oder auf der Weſtſeite dieſer Grenzlinie befinde.

Auf *Sanden*, nicht weit von der erwähnten Grenzlinie, giebt es einen Grund mit feinem Sande und groſzen Steinen. Ueber einigen dieſer Steine trift man nur 22 Fuſz Waſſer an; dies iſt aber auch die geringſte Tiefe. Man kann an der Lothleine deutlich wahrnehmen, wenn das Loth an einem Steine hinabrutſcht, in welchem Fall es 4 bis 5 Fuſz mehr Tiefe anzeigt. Bey hartem Wetter kabbelt die See auf dieſem Grunde, und bricht ſich an demſelben. Groſze Schiffe, welche *zufälligerweiſe* auf dieſer Höhe laviren ſollten (denn man hat keine Veranlaſſung ſich ſo weſtlich zu halten, wenn man gerade durch das Fahrwaſſer ſegelt) haben alle Urſache, auf dieſen Grund aufmerkſam zu ſeyn, um ſich vor ihm in Acht nehmen zu können. So lange die Luft ſo klar ſeyn ſollte, — welcher Fall jedoch ſelten eintreten dürfte, — daſz man bey Tage den *Anholt*er Leuchtthurm, und bey Nacht deſſen Feuer ſehen könnte, wird die Peilung dieſer Gegenſtände, die die einzige Landkennung abgeben, welche man von dieſer Stelle aus haben kann, immer darüber Auskunft geben können, ob man öſtlich oder weſtlich, wie auch, ob man nach der habenden geographiſchen Breite, oder, in Ermangelung deſſen, nach der giſſenden Diſtance ſüdlich oder nördlich von dem Grunde ſey. Iſt die Luft aber nicht hinlänglich klar, dann darf man, wenn man ſich auf dieſer Höhe glaubt und von der Kante des *Sandes* (*af Sanden*) mittelſt des Loths Kennung erhalten hat, nicht zu weit weſtwärts ſteuern.

Die kleine öſtlich von der erwähnten Grenzlinie des *Sandes* (*af Sanden*) liegende Bank, auf welcher man Sand und Schülpen antrift, hat auf dem nördlichen Ende einige 20, und auf dem ſüdlichen Ende 12 bis 13 Klafter Waſſer; an allen Seiten um ſie herum findet man über 30 Klafter Modergrund.

Digitized by Google

Von der Inſel LÄSSÖE und den Gründen um ſie herum.

Ganz *Läſtöe* iſt ein überaus flaches Land. Die *Weſterbyer* und die *Byerumer* Kirche ſind auf der Inſel die einzigen ſich auszeichnenden Gegenſtände, welche bey klarem Wetter in einiger Entfernung geſehen werden können. Der ſüdliche Theil des ſich im Süden von *Läſtöe* aus erſtreckenden Riffs hat über einem ebenen Sandgrunde 4 Faden Tiefe, die etwas weiter einwärts abnimmt. Bey klarem Wetter kann man ſogar öſtlich von dieſem Riff denjenigen Berg in Jütland ſehen, der den Namen *Jydſke Aas* führt. Die Peilung deſſelben wird zuweilen zur Leitung des Courſes dienen können.

Kleine Fahrzeuge, die hier gut bekannt ſind, oder Lotbſen haben, finden zwiſchen den *Läſtöer* Gründen an einigen Stellen ziemlich gute, oder einſtweilige Ankerplätze. Von dieſen iſt einer in der innerhalb des ſüdlichen Endes des Grundes *Skiollen* befindlichen Bucht, *Laaen* genannt, und einer innerhalb des nördlichen Endes deſſelben Grundes in *Aalebergdybet*; beyde Ankerplätze haben nur 6 Fuſz Waſſer. Auf der ſüdweſtlichen Seite der Inſel in *Alsdybet* iſt ein Ankerplatz von gleicher Beſchaffenheit mit 7 Fuſz Waſſer. Uebrigens hat *Läſtöe* ſelbſt keinen einzigen Hafen, und es fällt ſogar ſchwer an mehreren Orten, wegen der um ſie herum befindlichen Sandrücken mit Böten zu landen. Kleine Fahrzeuge, welche die beyden erſterwähnten Ankerplätze ſuchen wollen, können, wenn ſie von Süden her auf das Riff zu ſteuern, bis auf eine Tiefe von 15 Fuſz einſegeln, doch müſſen ſie, um *Silderön* ausweichen zu können, die *Byrumer* Kirche weſtlicher als N. z. W. halten. Das Einſegelungsmerkzeichen iſt die *Byrumer* Kirche in gerader Linie mit der öſtlichen Seite von *Hornfiſkerön;* es muſz aber ein vorzüglich klares Wetter ſeyn, um das Merkzeichen in der gehörigen Entfernung erblicken zu können. Sind dergleichen Fahrzeuge gut bekannt, ſo können ſie quer über das Riff gehen, zwiſchen *Söndrerön* und *Silderön*, obgleich weſtlich von letzterem einige groſze Steine liegen ſollen. Wenn gleich *Söndrerön* nicht ſehr hoch über das Waſſer emporragt, ſo iſt er doch immer ſichtbar. Uebrigens müſſen die Fahrzeuge, welche über das Riff gehen, ſich den landfeſten Gründen nur auf einer Tiefe von 12 Fuſz nähern.

Für *Kobbergrunden*, welcher in S. O. von *Läſtöe* liegt, giebt es keine feſte Landmerkzeichen, indem die Entfernung deſſelben von der Inſel ſo groſz iſt, daſz man nur bey ſehr klarer Luft die *Byrumer* Kirche und etwas von den Sanddünen wahrnehmen kann. Wenn man daher im Oſten von *Läſtöe* lavirt, ſo muſz man auf das Loth ſehr aufmerkſam ſeyn. Der feſte Landgrund kündigt ſich zuerſt mit 5 und darauf mit 4 Klaftern an; man kann jedoch ſehr wohl mit Rückſicht auf das Tiefgehen des Schiffes ſich dem Landgrunde gerade vor *Kobbergrunden*, wie auch auf der ganzen Strecke von *Kobbergrunden* bis gegen *Syrodden* hin, den Gründen auf 3½ Klafter Tiefe nähern; vor einer geringern Tiefe aber muſz man ſich ſogar mit kleinen Schiffen ſehr in Acht nehmen, weil es Stellen giebt,

an welchen man bey einer Tiefe von 3 Klaftern zwiſchen die gefährlichen Gründe, ohne es zu wiſſen, hineinſegeln könnte. Solange man nicht weniger als 3½ Faden hat, iſt man ſicher noch an der Aufzenſeite derſelben. Bey weſtlichem Winde kann man ſehr wohl auf dieſem Landgrunde ankern. Zwar geht der Grund mit dieſem Winde abwärts, weil man aber einen hinlänglichen Treibraum und dabey zugleich ſchmules Waſſer hat, indem das Land ſowohl als die Gründe Schutz gewähren, ſo iſt dieſer Umſtand durchaus nicht gefährlich. Von *Syrodden* läuft ein kleines Steinriff hinaus. Nichts kann den Seefahrer von der Südoſtſpitze des *Kobbergrundes* an, bis zu *Syrodden* hinauf, beſſer und ſicherer leiten, als die auf dieſer Strecke ausgelegten und in der Vorerinnerung Seite 3 erwähnten 4 Wager; denn da ſie nur eine gute halbe Meile aus einander liegen, ſo wird man immer, wenn man ſich öſtlich von dem Grunde befindet und die Luft einigermaaſzen klar iſt, mehr als einen zugleich ſehen können, und beym Laviren werden ſie, da man ihnen ganz nahe gehen darf, einen niemals in Zweifel laſſen, wenn es Zeit iſt wegen des Grundes zu wenden.

Die Seefahrer haben ſich immer vor dem kleinen gefährlichen Grunde gefürchtet, welcher ungefähr 1¾ Meilen nördlich von *Syrodden* liegt und unter dem Namen *Trindelen* bekannt iſt. Um demſelben zu entgehen, haben viele ſich zu weit nach der Schwediſchen Küſte hin entfernt, und ſind dadurch der Gefahr ausgeſetzt worden, auf Legerwall zu gerathen. Der Grund iſt nach zuverläſſigen Beobachtungen auf die Karte gelegt. Er beſteht aus einer faſt runden Erhöhung, ungefähr eine Kabellänge im Durchſchnitt, und iſt bis auf zwey Seiten ſteil und tief; auf der nördlichen Seite deſſelben iſt ein ganz kleines, und auf der weſtlichen ein noch kleineres Riff befindlich. Ueber demſelben ſoll die Tiefe nur 4 bis 5 Fuſz betragen. *Läſſöe* iſt ein ſo flaches Land, daſz es für *Trindelen* keine feſte Landmerkzeichen darbieten kann, nicht einmal bey klarem Wetter, denn man ſieht von *Trindelen* aus nur Sanddünen oder hellweiſze Hügelchen. So lange die in der Vorerinnerung erwähnten Wager nur bey dieſem Grunde liegen, ſichern ſie am Tage vollkommen vor dem Grunde und ſetzen den Seemann dabey zugleich in den Stand, die Stellung, welche er im Fahrwaſſer hat, beſtimmt anzugeben.

Die Grundpeilungen auf der Strecke zwiſchen *Trindelen* und *Wingöe* verdienen allerdings bemerkt zu werden. In der Nähe bey *Trindelen*, bis auf ¼ Meile davon, giebt es 8 bis 10 Klafter Sand und groben Gries. Die Tiefe nimmt etwas weiter hin ziemlich geſchwind bis zu 25 Klafter Sandgrund zu; doch iſt ſie etwas uneben. Etwa auf dem halben Wege nach *Wingöe* hin findet man ungefähr 35 Klafter Sandgrund, und weiterhin auf der *Wingöer* Seite trift man bis 45 Klafter Moder und weichen Grund an.

Von der kleinen in N. z. O. von *Trindelen* liegenden Bank, auf welcher 6 Klaftern angemerkt ſtehen, hat man weiter keine Nachricht, als daſz man ſie auf allen bisher erſchienenen Karten findet.

Digitized by Google

In der Bucht gleich innerhalb *Jegenſodde* und weiter nach Weſten hin kann man einſtweilen ankern, denn der Ankergrund ſoll gut ſeyn; nordöſtliche Winde verurſachen aber ſehr ſchwere Seen, die nördlichen wehrt das von *Nordre-Rönner* auslaufende Riff, welches ſich gegen *Trindelen* hin erſtreckt, etwas ab. *Nordre-Rönner* iſt über dem Waſſer ſichtbar.

Auf dem langen, ebenen und etwas gebogenen Riff, welches von *Nordre-Rönner* ausgeht und auf *Trindelen* zuläuft, tieft es gröſztentheils 5 Klaftern. Die Grundpeilungen können zu groſzer Aufklärung dienen; doch würde es bey einer harten nördlichen Kühlte, die möglicherweiſe auf der Kante des Riffs Sturzſeen verurſachen könnte, vielleicht bedenklich ſeyn, beſonders für groſze Schiffe, über dieſes Riff zu laufen.

Am äuſzerſten Ende von *Läſsöes* nordweſtlichem Riff ſoll der Grund ſich ſteil und tief ſenken. Nahe an deſſen Spitze hat man 20 bis 24 Klafter Tiefe, ſie nimmt aber auf einmal bis zu 6 bis 5 Klaftern ab, und näher darf man demſelben durchaus nicht kommen. Man iſt gerade vor dem Ende des Riffs, wenn ſich die *Weſterbyeer* und die *Byerumer* Kirche in gerader Richtung zeigen, oder wenn man die *Säbyeer* Kirche 3 bis 4 Kabellängen ſüdwärts von der *Krarupe*r Kirche hat.

Sowohl auf der öſtlichen, als auf der weſtlichen Seite von *Läſsöe* giebt es Lothſen, die nöthigenfalls den Schiffen die beſten Ankerplätze unter dem Lande anweiſen können und dergl. Mit Seewinden iſt es ihnen aber ſehr ſchwer, wohl gar unmöglich heraus zu kommen, und da das Land ohnehin ſehr flach iſt, ſo können die Schiffe in keinem beträchtlichen Abſtande von da aus geſehen werden. Indeſſen ſind doch dieſe Lothſen bey verſchiedenen Gelegenheiten nützlich geweſen, und haben mehrern Schiffen wichtige Dienſte geleiſtet. Die Lothſen auf dem weſtlichen Ende ſollen nach den unter der Jütländiſchen Küſte befindlichen Ankerplätzen lothſen können.

Digitized by Google

Von dem Fahrwaſſer längs der Jütländiſchen Oſtküſte von Skagen nach Süden hin.

Von SKAGEN.

Wenn man von Norden her das *Kattegat* anthun will, ſo ſucht man gewöhnlich von *Skagens* Spitze, welche bekanntlich eine flache Landhucke iſt, Kennung zu erhalten. Der Leuchtthurm und die Kirche ſind ſehr kenntliche Gegenſtände auf derſelben, weil aber das Land niedrig iſt, ſo kann man nicht erwarten, bey gewöhnlich klarem Wetter, es in einer gröſzern Entfernung als 2½ bis 3 Meilen *), je nachdem das Schiff hoch und die Luft klar iſt, zu erblicken. Bey Nacht kann dieſe Hucke mittelſt des 63 Fuſz über die Waſſerfläche erhabenen Leuchtfeuers erkannt werden. Dieſes Leuchtfeuer, welches noch jetzt in einer offenen Blüſe oder in einem in der freyen Luft ſtehenden Steinkohlenfeuer beſteht, deſſen Flamme alſo dem Winde ausgeſetzt iſt und von demſelben niedergedrückt werden muſz, wird auf Sr. Königl. Majeſtät allergnädigſten Befehl in dem gegenwärtigen Jahre die Einrichtung der beyden Leuchtfeuer auf *Nakkehoved* erhalten. Hat man erſt von *Skagen* Kennung erhalten, ſo ſind Peilung und Abſtand dasjenige, nach welchem man ſeine Fahrt einzurichten hat; denn auſzer dem Riff, welches auf der Karte gezeigt

*) Siehe die Tabelle in der Einleitung.

iſt, giebt es keine gefährliche Gründe. Das Riff iſt auf der ſüdlichen Seite ſteil, und man darf ſich bey gutem Wetter demſelben auf 6 Klafter Waſſer nähern; bey einer friſchen Kühlte aber muſz man ſich demſelben durchaus auf 8 Klafter Lehmgrund entfernt halten. Von der Oſtſeite her hat es einen ſich allmählich erhebenden Boden, ſo daſz das Loth das Riff auf der Seite zeitig genug anzeigen kann. Auf der Nordſeite darf man demſelben nur auf 12 bis 10 Klafter Tiefe nahe kommen, denn von 8 Klaftern an hat man auf weniger als eine Kabellänge nur 4 Klafter Waſſer.

In der Bucht zwiſchen *Skagen* und *Fladſtrand* iſt faſt überall guter Ankergrund, der jedoch, wo er gut iſt, mehr oder weniger vorzüglich ausfällt. In *Skagen* ſind Lothſen, die auf das gewöhnliche Signal an Bord kommen, und denjenigen Schiffen, die hier einſtweilen zu ankern gedenken, die beſten Ankerſtellen anweiſen. Man ſieht leicht, daſz öſtliche Winde, welche Seewinde ſind, hier ſchwere See verurſachen müſſen. Erwähnte Lothſen bringen gleichfalls die Schiffe weiter nach *Hirsholm* und *Fladſtrand* hinauf.

Von der FLADSTRANDER Rehde.

Schiffe, die zwiſchen *Läſöe* und der *Jütländiſchen Küſte* nach irgend einem Orte auf derſelben, oder nach den *Belten* gehen wollen, werden auf das gewöhnliche Signal von *Fladſtrand* oder *Hirsholm* aus Lothſen erhalten, die die Schiffe ſowohl nach den hier umher befindlichen Ankerplätzen, als auch in erwähnten Fällen nach jedem beliebigen Orte hinbringen. Für die Anthuung des Orts *Fladſtrand* oder der Inſel *Hirsholm* hat man ſehr gute Kennungen. Bey *Bangsboe* ſüdlich von *Fladſtrand* iſt ſehr hohes Land, welches man ſchon etwas innerhalb *Skagen* zu Geſichte bekommt, und welches von Oſten her in einer ziemlich weiten Entfernung geſehen werden kann. Kommt man näher, dann ſind der Thurm des Kaſtells, welches gleich im Süden von *Fladſtrand* liegt, und die Kapelle, deren Lage nördlicher iſt und deren Abbildung die vorſtehende Vignette zeigt, ſehr in die Augen fallende Gegenſtände. Es iſt die Veranſtaltung getroffen, daſz die Kirche oder Kapelle immer geweiſzt ſeyn muſz. Kommt man von Süden oder Oſten her, ſo liegt die Inſel *Hirsholm*, auf welcher Lothſen und Fiſcher wohnen, im Vorgrunde; ſie zeichnet ſich auch auf der Südſeite ſehr aus. An der Auſzenſeite kann man ſich ihr auf weniger als $\frac{3}{4}$ Meile nähern. Die *Säbyeer* Kirche liegt dicht am Strande und fällt ſehr in die Augen, obgleich deren Thurm, der nach Art der gewöhnlichen Däniſchen Dorfkirchthürme gebauet iſt, keine Spitze hat. Der erwähnte Berg, *Jydſke Aas* genannt, zeigt ſich weit in der Ferne, ſowohl nord- als ſüdwärts. Groſze Schiffe, welche bey *Fladſtrand* einſtweilen ankern wollen, dürfen nicht auf einer geringern, als 5 bis 6 Klafter Tiefe ankern; der beſte Ankerplatz iſt da, von wo aus man das Kaſtell in W. N. W. oder N. W. z. N. peilt. Schiffe von mittelmäſziger Gröſze finden in dem ſogenannten *Holmehafen* in-

Digitized by Google

nerhalb *Hirsholm* einen ziemlich guten Platz zum einſtweiligen Ankern; ſie können aber auch auf dem Grunde ſelbſt, ſowohl auf der ſüdlichen, als auf der nördlichen Rehde von *Fladſtrand* ankern. Dieſe Stellen werden häufig als einſtweilige Ankerplätze benutzt, beſonders von denjenigen Schiffen, die von der Jütländiſchen Küſte nach den Belten, oder umgekehrt von den Belten nordwärts hin wollen. Mit guten Ankern und Tauen verſehen, können ſie daſelbſt recht gut liegen; doch müſſen ſie auf der *Fladſtrander* Rehde beſtändig bereit ſeyn, ſich von einer Stelle zur andern zu reppen, denn bey einer nördlichen oder nordöſtlichen Kühlte müſſen diejenigen, welche auf der nördlichen Seite liegen, nach der ſüdlichen Rehde hinunterlaufen, bey einer ſüdlichen und ſüdöſtlichen Kühlte umgekehrt. Für kleine Schiffe und kleinere Fahrzeuge iſt in den letzten Jahren ſüdwärts von dem Kaſtell ein ſicherer und vortreflicher Hafen angelegt, welcher zugleich gröſzern Schiffen, die hier löſchen oder laden, wegen des leichtern Transports der Waaren hin und her, groſze Bequemlichkeiten gewährt.

Von SÄßYE.

Säbye iſt nur ein geringer Handelsort, indem es keinen Hafen hat; blos Böte finden eine Art Hafen in der bey dem Orte in die See flieſzenden Aue. Schiffe, die hier löſchen oder laden, müſſen daher auf der Rehde bleiben. Man kann der Küſte ſo nahe gehen, als man es nach dem Lothe paſſend findet, weil der Ankergrund gut und überall rein iſt. Uebrigens ſind hier Lothſen.

Von DWALEGRUNDENE.

Dwalegrundene haben eine ſehr ungleiche Tiefe, beſonders der ſüdliche Theil derſelben, wo es Stellen geben ſoll, die nur 9 Fuſz Waſſer haben. Mitten im Fahrwaſſer zwiſchen *Läſsöes* nordweſtlichem Riff und *Dwalegrundene* beträgt die Tiefe 9 bis 10 Klaftern. Das Landmerkzeichen für dieſes Fahrwaſſer iſt der Thurm des *Fladſtrander* Kaſtells eine bis zwey Schiffslängen Weſt von der *Fladſtrander* Kapelle gehalten. Schiffe, die nicht tief ſtechen, können einwärts um *Dwalegrundene* herum gehen, wobey der Thurm des *Fladſtrander* Kaſtells eben ſo weit von der Kapelle nach Oſten gehalten werden muſz, als er in dem vorherigen Fall nach Weſten zu halten iſt. Dieſer Lauf, welcher 4 bis 4½ Klaftern, feinen Sandes, hat, gewährt den Vortheil, daſz der Gegenſtrom, wenn ſolcher eintritt, weniger hart iſt hier, als in dem Fahrwaſſer aufzerhalb *Dwalegrundene*. Es liegt zwar hier ein Grund, *Middelgrund* genannt, der nur 15 Fuſz Waſſer hat, und für den es Schwierigkeiten haben würde, ſolche Merkzeichen anzugeben, die den Seefahrern, welche daſelbſt wenig bekannt ſind, von Nutzen ſeyn könnten, allein dieſe bedürfen derſelben um ſo viel weniger, da ſie ſich mit Lothſen verſehen können.

Von ASAAE Rende.

Innerhalb des Grundes *Rimmen*, welcher der Jütländiſchen Küſte parallel läuft, iſt ein guter und ſicherer Hafen, *Asaae Rende* genannt. Er iſt nur für Schiffe dienlich, die nicht über 10 bis 11 Fuſz tief ſtechen, weil der Einlauf, obgleich es innerhalb deſſelben tiefer iſt, niemals mehr, als ungefähr 12 Fuſz Tiefe hat, und hohes und niedriges Waſſer auch einigen Unterſchied macht, wobey man zugleich bemerken muſz, daſz öſtliche Winde faſt ohne Ausnahme niedriges Waſſer verurſachen. Man hat hier einen guten Zufluchtsort bey harten und widrigen Winden und dergleichen mehr. Lothſen ſind hier nicht zu haben, allein die *Fladſtrander* nebſt den übrigen Lothſen an dieſen Küſte müſſen hier bekannt ſeyn und die Schiffe in den Hafen hineinlothſen können. Man kann ſowohl von der ſüdlichen, als von der nördlichen Seite hineinkommen und ganz durch die Rinne ſegeln. Merkzeichen für die Einfahrten würden denen, die mit den Gegenſtänden auf dieſen Küſten nicht bekannt ſind, unverſtändlich ſeyn.

Von dem Einſegeln in den LIIMFIORD.

Der *Liimfiord*, ein in *Norder-Jütland* tief hineingehender Meerbuſen, iſt anfänglich auf einige Meilen nur ſchmal, erweitert ſich aber weiterhin ſehr. Ungefähr 4 Meilen innerhalb der Mündung deſſelben liegt die bekannte anſehnliche Handelsſtadt *Aalburg*, welche auf unſerer Karte nicht zu ſehen iſt, weil ſie nicht ſo weit nach Weſten reicht, und dieſes kann auch als überflüſſig betrachtet werden, da diejenigen, welche in den Fiord hineinſegeln wollen, entweder gut bekannt ſeyn, oder ſich mit Lothſen verſehen müſſen. Höchſtens 10 Fuſz tief ſtechende Schiffe können darauf rechnen, durch die Einfahrt des Fiordes zu kommen; alle andere Schiffe müſſen auf der Rehde auſzerhalb der Tonnen zuerſt ſo viel, als zum Einkommen erforderlich iſt, ausladen. Da die Einfahrt in den *Liimfiord* ſchwierig iſt, ſo iſt ſelbige mit zwey Seetonnen verſehen, wobey die Lothſen da, wo das Fahrwaſſer am engſten iſt, Stangen mit Reiſzbündeln hinſetzen. Auſſerdem ſind auf der ſüdlichen Seite noch zwey Warden errichtet (ſiehe die Vignette Seite 52, wie auch die Landvertonung Tafel H) Bringt man dieſe Warden in gerade Richtung und ſegelt in dieſem Courſe fort, ſo kommt man zur äuſzerſten Tonne hin, bey und auſzerhalb welcher die Schiffe von den Lothſen empfangen werden, wofern man zeitig genug Signal gegeben hat, und das Wetter es ihnen nicht unmöglich macht. In den meiſten Fällen werden die Lothſen ein Fahrzeug hineinlaviren können. Sollte indeſſen die Kühlte zu hart oder der Gegenſtrom zu ſtark ſeyn, ſo kann man vorläufig auf der Rehde ankern, wo man in S. S. O. von der äuſzerſten Tonne, oder, was einerley iſt, wenn man die *Halse*r Kirche in N N. W. peilt, den beſten Ankerplatz auf einer Tiefe von 3½ Klaftern, oder etwas darüber, vorfindet. Der Ankergrund iſt hier vorzüglich gut, weshalb man

Digitized by Google

keine Beyſpiele hat, daſz Schiffe mit guten Ankern und Tauen getrieben wären. Die äuſzerſte Tonne läſzt ſich ſehr leicht anthun. Der *Muldberg* und die *Halſer* Kirche ſind Merkzeichen, welche auf der See in einer groſzen Weite geſehen werden können. Kommt man von Süden her, ſo muſz man die *Halſer* Kirche in N. N. W. bringen, und erhält man die nördliche ſcharfe Ecke des *Muldberges* in W. S. W., ſo iſt man bey der Tonne. Kommt man von Norden her, ſo muſz man ſich vor dem Riff *Nordmanshage* in Acht nehmen, deſſen Nähe das Bleyloth nicht anzeigen kann. So lange aber die Tonnen im Herbſte nicht eingenommen ſind, hat man an der äuſzerſten derſelben ein ſicheres Merkzeichen zur Meidung erwähnten Riffs, denn hält man die Tonne in gerader Richtung mit dem nördlichen Ende des *Muldbergs*, oder etwas weſtlicher, ſo wird man dem Riff nicht zu nahe kommen. Die gewöhnliche Tiefe des Grundes zwiſchen beyden Tonnen iſt 10 Fuſz; allein bey einer Kühlte, beſonders bey einer anhaltenden nördlichen und weſtlichen Kühlte kann das Waſſer bis zu 12 und bey einer öſtlichen und ſüdöſtlichen bis auf 8 Fuſz fallen. Bey gewöhnlich gutem Wetter, in welchem Falle Ebbe und Fluth ziemlich ordentlich bemerkt werden, iſt der Unterſchied bey hohem und niedrigem Waſſer 1 bis 1½ Fuſz.

Wenn ein Schiff mit einer ſo harten Oſtkühlte hier ankommt, daſz es den *Halſer* Lothſen unmöglich iſt auszukommen, oder wenn ein Schiff mit einem Seewinde, obgleich bey beſſerm Wetter, ſchnell auf das Land einſegelt und die Lothſen, welche alsdann Gegenwind haben und zugleich Gegenſtrom haben können, keine Möglichkeit ſehen, auſzerhalb der Tonnen zeitig genug an Bord des mit der Lothſenflagge heranſegelnden Schiffes zu kommen, ſo müſſen die Lothſen auf der *Halſer* Schanze, mit Rückſicht auf die Höhe des Waſſers, entweder die Däniſche oder eine blaue Flagge, oder auch beyde zugleich, die blaue jedoch zu oberſt, hiſſen. Bey der Hiſſung der Däniſchen können 10, bey der Hiſſung der blauen nur 9 Fuſz tief ſtechende Schiffe über den Grund bey der Tonne ſegeln, bey der Hiſſung beyder Flaggen aber iſt das Waſſer ſo niedrig, oder die See in einer ſolchen Bewegung, daſz es ſogar für kleinere Schiffe gefährlich ſeyn würde überzukommen.

Von SVITRINGEN und von MULDBERGGRUND.

In Süden 75° O., und zwar 1⅝ Meilen von der *Halſer* Kirche, liegt ein Grund, welcher *Svitringen* genannt wird, auf welchem es nur 14 Fuſz Waſſer giebt. Er iſt ungefähr ⅓ Meile lang und hat auf ſeinem nördlichen Ende eine Tiefe von 3 Klaftern. Der Grund beſteht ganz aus kleinen Steinen und Schülpen, und hat ein ziemlich hellweiſzes mit dunkeln Grasflecken ausgezeichnetes Ausſehen. Das Bleyloth vermag nicht vor dieſem Grunde zu warnen, indem die Grundpeilungen im Fahrwaſſer umher ſo ſehr einför-

Digitized by Google

mig ſind, und es überall Sandgrund giebt. Die Peilung und Giſſung von der *Alſer* Kirche, ſo wie fleiſziges Auskucken nach jenem hellweiſzen Schimmer ſind alles, wodurch man ſich vor jenem Grunde ſicher ſtellen kann. *Muldberggrund* iſt eigentlich nur für kleine Schiffe, die ſich nahe unter dem Lande halten, gefährlich. Er iſt ungefähr 1¼ Kabellängen lang, hat einen Boden von groſzen Steinen und eine Tiefe von 7 Fuſz. Sobald man ſich auf demſelben befindet, peilt man die *Alſer* Kirche in 6° 30′ von N. zum O, und den höchſten Gipfel am nördlichen Ende des *Muldbergs* in 69° 30′ von N. zum W. Nach dieſen Peilungen, wie auch nach dem Abſtande des Grundes vom Lande, welcher über ½ Meile beträgt, haben die Seefahrer zur Meidung deſſelben ihren Cours einzurichten, da ſonſt das Bleyloth ohne Nutzen iſt. Innerhalb deſſelben giebt es für paſſende Fahrzeuge ein ſchmales Fahrwaſſer von 2 Klafter Tiefe.

Von der HURUPer Brücke.

Für kleine Fahrzeuge, die aus der einen oder der andern Urſache zwiſchen *Hals* und *Staunshoved* einſtweilen ankern wollen, iſt ohne Zweifel der beſte Ankerplatz gerade auſzen vor der *Hurup*er Brücke. Kommt man von Norden her, ſo kann man gerade auf die *Alſer* Kirche zuſteuern und ſich dem Lande nähern, bis man von *Hurup* Kennung erhält, welches die erſten Häuſer ſind, die nahe am Strande nördlich von *Halſegaards* Windmühle liegen; die Windmühle iſt nicht zu verkennen, indem ſie allein liegt. Es giebt zwar noch eine Windmühle bey *Als*, dieſe ſteht aber dicht bey der Kirche, und zwar in S. W. von derſelben. Von Süden herkommend muſz man ſich gleichfalls nach der *Alſer* Kirche richten, welche man, ſobald man vor *Staunshoved* vorbey iſt, zu Geſichte bekommt. Iſt man im Anſegeln gegen das *Alſer* Riff begriffen, ſo darf man dem Lande nur auf 1 bis ¾ Meile nahe kommen, und keine geringere Tiefe, als reichlich 3 Klaftern haben, bevor die erwähnte Kirche in W. N. W. etwas weſtlicher, gebracht iſt, worauf man ſich dreiſt dem Lande auf weniger als ¼ Meile nähern kann. Indem man nun ſo immer näher an die Küſte hinkommt, wird man den Boden mit Seegraſe bewachſen finden, welches, obgleich das Waſſer 12, 13 bis 14 Fuſz tief iſt, bis an die Waſſerfläche empor ſchieſzt Hierauf folgt man der Küſte vor der *Halsegaards* Mühle vorbey, bis dieſe ſich an die weſtliche Kante der Anhöhe, auf welcher die *Alſer* Kirche liegt, anſchlieſzt. Etwas ſüdwärts von *Hurup*, wo man 13 bis 14 Fuſz Waſſer hat, liegen kleine Fahrzeuge ſehr gut, weil das erwähnte hohe Seegras, welches auf dem weit herauslaufenden flachen Meergrunde wächſt, die Wellen beſänftigt und alſo kein bedeutender Wellengang hier Statt finden kann, ſogar bey öſtlichen und nördlichen Winden, die ſonſt gefährlich ſeyn würden. Uebrigens giebt es in *Hurup* Lothſen, welche die Schiffe nicht nur zu den

Digitized by Google

hieſigen, ſondern auch weiterhin zu den Ankerplätzen anderer Oerter an der Jütländiſchen Küſte zu führen wiſſen.

Von dem MARIAGERFIORD.

Die Einfahrt zu dem *Mariagerfiord* iſt äuſzerſt ſchwierig; nur 7 Fuſz tief gehende Fahrzeuge können dahineinſegeln, weshalb die Schifffahrt nach *Mariager* und *Hobroe*, die an dieſem Fiord etwas ins Land hinein liegen, unbedeutend iſt. Es ſind indeſſen zur Bezeichnung der Fahrbahn Stangen mit Reiſzbündeln hingeſetzt und die hieſelbſt angeſtellten Lothſen ſollen nicht nur hier herein, ſondern auch nach andern Oertern dieſer Küſte hinlothſen.

Von dem RANDERSer FIORD.

Die Stadt *Randers*, welche ſich unter den Jütländiſchen Handelsſtädten auszeichnet, liegt ungefähr 4 Meilen von der Mündung des Fiords ins Land hinein. Durch wirkſame Veranſtaltungen des Aufmoderungsweſens können gegenwärtig ungefähr 11 Fuſz tief gehende Schiffe in den Fiord hinein und zu ſichern Anker- und Löſchplätzen hinaufkommen. Tiefer ſtechende müſſen zuerſt auſzen vor ausladen; weniger tief ſtechende können noch weiter in den Fiord hinauf, und 7 Fuſz tief gehende bis an die Stadt gehen.

Bey Anthuung des Fiords darf man, wenn man gerade vor dem *Bols*-Riff iſt, nicht weniger als 3 Klafter Tiefe haben. Der Herrenhof *Overgaard*, welcher eine Thurmſpitze hat, wie auch mehrere andere Gegenſtände auf der Küſte, ſind ungemein kenntlich. Bey *Udbyehöi* ſind Lothſen angeſtellt, welche auf das gewöhnliche Zeichen den Schiffen entgegen kommen. Sollte aber das Wetter ſo hart ſeyn, daſz dieſe entweder gar nicht, oder auch nicht eher herauskommen könnten, als bis das Schiff ſchon innerhalb der öſtlichen Tonne oder Warde wäre, ſo ſollen ſie bey *Udbyehöi*, wo eine Flaggenſtange ſteht, die nämlichen Signale geben, welche den Lothſen bey *Hals* vorgeſchrieben ſind (ſiehe Seite 56). Schiffe können mit Rückſicht auf ihr Tiefſtechen auf der Rehde ein Paar Kabellängen in N. O. auſzerhalb der äuſzerſten Warde oder Tonne, wo es 3½ Klaftern tief ſt *), gut ankern.

Von dem Grunde TANGEN.

In der Bucht gerade vor dem *Randerser* Fiord liegt ein Grund, welcher *Tangen* genannt wird, deſſen Ausdehnung und Umfang, die ziemlich beträchtlich ſind, man nicht ſo genau kennt, daſz man für die Abbildung auf der Karte ganz einſtehen kann. So viel

*) Siehe die Landvertonung Tafel II.

iſt indeſſen gewiſs, daſs er durchgängig nicht über 2 Klafter Waſſer hat und an mehrern Stellen nur 10 Fuſs, weshalb es nicht einmal rathſam iſt, mit kleinen Fahrzeugen bey öſtlichem Winde, welcher einigen Seegang verurſacht, über ihn zu ſegeln. Innerhalb des Grundes längs dem Lande iſt eine ſchmale Durchfahrt von wenigſtens 3½ bis 4 Klafter Tiefe. Es läſst ſich hier nicht überall ankern, weil der Boden an vielen Stellen ſo los iſt, daſs der Anker triftig werden muſs. Der beſte einſtweilige Ankerplatz unter der Küſte ſoll gerade vor der *Treaa*er Mühle ſeyn; wird aber der Wind öſtlich und dabey ſtark, wodurch die See in heftige Bewegung geräth, ſo müſſen diejenigen Schiffe, welche hier geankert haben, längs dem Lande gegen den *Randerſ*er Fiord hinlaufen, und können nach Beſchaffenheit der Umſtände, ſobald der Grund *Tangen* gegen die Heftigkeit der See einigen Schutz gewährt, wieder einſtweilen die Anker werfen.

Von der GERILDSBUCHT.

Die *Gerildsbucht* iſt ein einſtweiliger Ankerplatz, auf welchem man bey Landwinden ziemlich nahe unter dem Lande in 4½ Klafter Tiefe, nachdem die *Gerilds*-Kirche in W. N. W. gepeilt wird, ankern kann; weil aber hier ein ziemlich ſtarker Strom geht, ſo iſt dieſer Ankerplatz nicht der beſte, und ſollte der Wind plötzlich Oſt werden, ſo würde es ſchwer ſeyn, von da unter Segel zu gehen.

In den vorherigen Ausgaben dieſes Werks iſt ſchon bemerkt worden, daſs man bey Umſegelung des *Stounshoveds* und des *Gerilds-Klints*, gleichviel ob man von Süden oder von Norden kommt, ſich der Küſte ziemlich weit entfernt halten muſs, weil das Fahrwaſſer um dieſelbe herum nicht rein iſt. Dieſes hat ſich aufs neue durch ein vorbeyſegelndes Schiff beſtätigt, welches in der Entfernung von ungefähr ¾ Meile vom Lande, oder etwas darüber auf einen kleinen landloſen Grund oder Stein anſtieſs, über welchem das Waſſer nur 6 bis 7 Fuſs Tiefe hatte; dicht um denſelben herum giebt es 3½ Klafter Waſſer. Zu fernerer Nachricht für Seefahrer ſind zwey aus Brettern beſtehende Merkzeichen auf der Küſte bey *Gerilds-Klint* aufgeſtellt. Das eine, welches die Form eines Dreyecks hat, und dem Meeresufer am nächſten ſteht, iſt roth, das andere aber, welches viereckig iſt, und ſeinen Stand hinter jenem hat, iſt weiſs angeſtrichen. Dieſe beyden Merkzeichen bilden mit dem Stein eine gerade Linie, und erſcheinen gleich hoch, oder decken einander, wenn man an den Stein hinangekommen iſt, wobey aber das Auge eine Höhe von 9 Fuſs über der Waſſerfläche haben muſs. Hieraus läſst ſich denn immer ſchlieſsen, ob man inner- oder auſserhalb des Steins iſt.

Digitized by Google

Von GREENAAE.

Greenaae, ein kleiner Handelsort, liegt über ¾ Meile von der Küſte. Der in der Mündung der Aue befindliche Hafen iſt vor einigen Jahren ausgebeſſert worden, ſo daſz kleine Schiffe ſich deſſen bedienen können, und der Transport von und nach den gröſzern erleichtert worden iſt, welche letztere auf der Rehde bleiben, und auf einer Tiefe von 3½ bis 4 Klaftern, wo die *Greenaaer* Kirche in der Mitte zwiſchen zwey Häuſern, die am Strande auf jeder Seite des Ausfluſſes der Aue liegen, gepeilt wird, ankern müſſen; vor öſtlichen Winden müſſen ſie aber flüchten. Auf jeder Seite der Rehde liegt ein gefährlicher Grund, von welchen der eine *Kalkegrund* und der andere *Naveren* genannt wird. Zwiſchen dem erſten und dem Lande iſt eine Rinne von 4 Klafter Tiefe befindlich, die aber zu ſchmal iſt, als daſz irgend ein Fahrzeug darin ſollte ankern können. Kommt man von Norden her, ſo hat man zum Merkzeichen der Aufzenkante des *Kalkegrundes*, die beyden Hucken der *Gerilds*-Bucht, nämlich *Fornäs* und *Gerildskliint* in gerader Richtung, von welchen die erſte ſteil und hoch, die andere aber etwas ſchräg iſt. Man darf auf keinen Fall die *Gerilds*-Kirche von *Fornäs* bedecken laſſen, ſondern ſie lieber etwas aufzen vor halten. Wenn die *Greenaaer* Kirche ſich den erwähnten Häuſern am Strande nähert, ſo iſt man vor dem *Kalkegrund* vorbey. Ferner muſz die Hucke, welche *Gräslöſebanke* oder *Jernhatten* genannt wird, aufzer derjenigen gehalten werden, welche den Namen *Havknude* führt. Näher, als in Uebereinſtimmung mit dieſem Merkzeichen darf man dem Lande nicht kommen, und weniger als 7 Klafter Tiefe darf man nicht haben. Kommt man von Süden her, ſo iſt man den *Kalkegrund* paſſirt, wenn die *Greenaaer* Kirche hinter eine nördlich von der Stadt liegende Anhöhe tritt.

Von einigen einſtweiligen Ankerplätzen unter der Küſte, wie auch von verſchiedenen Gründen in der Nähe derſelben.

Von der Landſpitze *Havknude* läuft ein Riff ungefähr ¾ Meile hinaus, vielleicht etwas weiter, an deſſen beyden Seiten ein Fahrzeug, das nur wegen widrigen Windes unter das Land gegangen iſt, einſtweilen ankern kann. Wird aber der Wind öſtlich, ſo muſz man durchaus flüchten, und zwar nach der erſten beſten Seite, die den Umſtänden am angemeſſenſten iſt. Es läſzt ſich auch an mehreren Stellen unter der Küſte ankern, als z. Ex. vor *Havmölle*, doch immer unter der Bedingung, daſz man flüchten muſz, ſobald man wahrzunehmen glaubt, daſz der Wind öſtlich werden wird; denn man hat Beyſpiele gehabt, daſz Schiffe ans Land getrieben ſind, weil ſie dieſes nicht frühzeitig genug beobachtet haben.

Ungefähr eine Meile in O. N. O. von der kenntlichen Hucke *Gräslöſebanke* oder *Jernhatten* und ungefähr eine halbe Meile von der Küſte, gerade vor *Rugaard*, liegt ein

Digitized by Google

Grund, den man mit dem Namen *Jeſſens*-Grund belegt hat. Von Süden her ſteigt er mit 3 Klafter Tiefe empor, und ſoll ſich N O. z. O. und S. W. z. W. erſtrecken. Einige Kabellängen von der öſtlichen Seite aus ſoll es 2 bis 2½ Klaftern, auf dem Grunde ſelbſt aber nur 8 bis 9 Fuſz Waſſer geben; vielleicht wird man auch daſelbſt groſze Steine antreffen. Zwiſchen dieſem Grunde und dem Lande ſoll eine reine und gute Fahrbahn ſeyn.

Am äuſzerſten Ende des kleinen Steinriffs, welches von der Hucke *Gräslöſebanke* ausläuft, liegt ein groſzer Stein, der den Namen *Blak* erhalten hat. Das Merkzeichen zur Meidung deſſelben, wenn man von Norden herkommt, beſteht darin, daſs man die zwey niedrigſten und ſüdlichſten Hucken bey *Haſſelöre* auſzerhalb der nördlichſten Hucke ſelbigen Landes halte (ſiehe Tafel I, Vertonung No. 1). Von dieſem Merkzeichen iſt ſo lange Gebrauch zu machen, bis man den Hügel *Twillinghöien* zwiſchen der *Draabyer* Kirche und einem andern Hügel ſüdlich von der Kirche hat (ſiehe die Vertonung No. 2).

Unter *Havmölle* iſt ein einſtweiliger Anker- und zum Theil auch ein Ladeplatz für kleine Schiffe; es iſt aber eine Selbſtfolge, daſz man hier vor den Winden zwiſchen O. N. O. und S. W. flüchten muſz.

Der *Klokkegrund* iſt ein kleiner Steingrund zwiſchen der *Haſſelörer* Hucke und der Inſel *Hielm*, mit 8 Fuſz Waſſer. Das Quermerkzeichen zeigt die Vertonung No. 3, und das Längenmerkzeichen die Vertonung No. 4. Man darf dieſe Merkzeichen nicht zuſammenbringen, denn geſchieht dies, ſo iſt man unfehlbar auf dem Grunde. Am ſicherſten geht man zwiſchen dem Grunde und der Inſel *Hielm* hindurch.

Ueber die Beſchaffenheit des *Moſelgrundes* ſüdlich von *Hielmen* wiſſen wir noch nichts beſtimmtes, und eben ſo wenig kennen wir den S. W. davon liegenden Grund, welcher mit 3 Klaftern bezeichnet iſt.

Die Inſel *Hielm* iſt ziemlich hoch, kann in einer beträchtlichen Entfernung geſehen werden, und hat ein gräuliches Ausſehn.

Von der *Haſſelörer* Hucke tritt ein Riff nach Süden hinaus, welches *Öreflakke* genannt wird, vor welchem das Bleyloth warnen kann. Am äuſzerſten Ende deſſelben iſt ein einſtweiliger Ankerplatz, der im Sommer von denjenigen geſucht wird, welche einen weſtlichen und nördlichen Gegenwind haben. Die Anthuung dieſes Ankerplatzes geſchieht mittelſt des Loths.

Bey Entſtehung einer öſtlichen Kühlte kann man in der *Ebeltofter* Bucht Zuflucht ſuchen; dieſe Bucht hat eine ziemliche Ausdehnung. Mitten vor derſelben liegt ein Grund, der *Skadegrund* heiſzt, und den man zu beyden Seiten paſſiren kann. Das Merkzeichen für die Durchfahrt zwiſchen dieſem Grunde und *Öreflakket* iſt der *Bögebierg*, den man etwas öſtlich von dem *Ebeltofter* Walde halten muſz (ſiehe die Vertonung No. 5). Auf der andern Seite dieſes Grundes geht man *Helgenäsland* am nächſten und richtet ſich

Digitized by Google

nach dem Lothe. In der Bucht ſelbſt kann man überall ankern; weil aber der Boden mehrentheils etwas los iſt, ſo laufen die Schiffe Gefahr, bey einer harten Kühlte zu treiben. Man hat jedoch ſelten Veranlaſſung, dieſe Bucht zu ſuchen Bey *Ebeltoft* iſt vorher kein Winterhafen geweſen; gegenwärtig iſt man aber beſchäftigt, einen anzulegen, der zum wenigſten für kleine Schiffe dienlich werden wird.

In der Bucht zwiſchen *Helgenäs* und *Aarhuus* ſind drey ſehr gute Häfen, *Begtrupviig*, *Knebelviig* und *Kalöeviig*. Sie ſind ſogar für groſze Schiffe dienlich, werden aber natürlicherweiſe nur in auſzerordentlichen Fällen geſucht.

Von AARHUUS und NORSMINDE.

Aarhuus iſt bekanntlich eine ziemlich anſehnliche Stadt, und der Ueberfahrtsort von *Jütland* nach *Callundborg* auf *Seeland*. Der Hafen iſt in den letzten Jahren für mittelmäſzig groſze Handelsſchiffe ausgetieft. Die Rehde auſzerhalb deſſelben iſt ziemlich gut, doch wird die See bey ſüdöſtlichen Winden unruhig. Der Ankerplatz iſt gerade vor dem Einlauf zum Hafen, auf einer Tiefe von 5 bis 4 Klaftern, nachdem man beyde Kirchthürme in gerade Richtung erhalten hat. Wenn man nach demſelben hinſegelt, kann man ſich mit Sicherheit dicht unter dem *Helgenäsland* halten. Das Merkzeichen, daſz man ſich in der Linie zwiſchen *Helgenäs* und dem *Middelgrund* befindet, iſt ein kenntlicher Klint gerade unter dem *Hellesberg* (ſiehe die Vertonung No. 6). Der *Middelgrund* zeichnet ſich durch die an deſſen ziemlich ſteilen Nordkante Statt findende Brandung aus, und es liegen hier faſt zu jeder Zeit Robben oder Seehunde, weshalb der Grund bey klarem Wetter von dieſer Seite her beynahe immer kenntlich iſt.

Bey *Norsminde*, 2 Meilen ſüdwärts von *Aarhuus*, iſt ein ſehr geſuchter und guter Hafen zum einſtweiligen Ankern für Schiffe von mittelmäſziger Gröſze. Ein 12 Ellen hoher Balken mit einer weiſz angeſtrichenen Tonne oben darauf giebt ein ſicheres Merkzeichen für das Einſegeln ab.

Von der Inſel SAMSÖE und den auf der nordöſtlichen Seite derſelben nahe liegenden kleinen Inſeln und Gründen.

Die auf der nördlichen Seite von *Samſöe* liegenden Gründe ſind mit Genauigkeit auf der Karte abgeſetzt. Die Durchfahrten zwiſchen ihnen haben eine ziemliche Tiefe, aber ſchwer zu erkennende Merkzeichen und ſehr ſtarke Ströme. Ueber *Marthefiakke*, *Middelflakke* und *Hatterbarn* können Schiffe von mittelmäſziger Gröſze faſt zu jeder Zeit gehen, weil ſie gewöhnlich nicht unter 20 Fuſz Waſſer haben; nur einzelne Stellen trift man mit 17 Fuſz Tiefe an, und eine Stelle hat nicht mehr als 14 Fuſz Waſſer. Auf dem *Langballe*-Grund beträgt die Tiefe 17 Fuſz, aber auf *Wäröeflakke*, *Boſſerflakke* und

Digitized by Google

Hatterev iſt die Tiefe veränderlicher, und wegen der darauf liegenden groſzen Steine iſt es unſicher, ja wohl gar gefährlich, über ſie zu gehen. Diejenige Reihe von Steinen, welche mit dem Namen *Boſſerne* belegt ſind, ragen immer aus dem Waſſer hervor, welches nicht der Fall iſt mit den Steinen auf *Hatterev*, obgleich die See bey einigem Winde darauf kabbelt. Man iſt vor dieſen Gründen ſicher, ſo lange man den *Arnkiler* Wald bey der *Gräſlöſebank* etwas öſtlich von der Inſel *Hielm* ſehen kann. Die kleinen Inſeln *Väröe* und *Lindholm* haben eine mittelmäſzige Höhe und ſind unbewohnt. Man kann *Väröe* in einer Entfernung von ungefähr 3½ Meilen ſehen. Von der nördlichen Seite her erſcheint ſie eben und ziemlich breit, von der ſüdöſtlichen Seite her aber kurz, und jäh auf der nördlichen Seite. Sie iſt im Sommer ſehr grün.

Auf der nordöſtlichen Seite von *Samſöe* iſt ganz nahe unter *Kyholm* für Schiffe von 17 bis 18 Fuſz Tiefſtechen ein ſehr vortreflicher Hafen, der zum einſtweiligen Ankern bey etwanigen widrigen Winden u. ſ. w. beſonders dienlich iſt, und wozu die Einfahrt auf der einen Seite weſtlich um *Kyholm* und auf der andern Seite ſüdlich von *Lindholm* herum geht. Die Fahrbahn iſt ſchmal und die Merkzeichen ſind ſchwer zu erkennen. Tiefer in die *Samſöer* Bucht hinein giebt es bey *Langöre* einen ſehr ſichern Winterhafen für mittelmäſzig groſze Schiffe, welche hier eine ſehr bequeme Brücke zum Löſchen und Laden haben.

Von THUNÖE und den Durchfahrten zwiſchen den Gründen nordweſtlich und weſtlich von SAMSÖE.

Der *Thunöer* Kirchthurm giebt ein Hauptmerkzeichen ab, ſowohl für diejenigen, welche von Süden, als für diejenigen, welche von Norden herkommen. Die meiſten Schiffe, welche auf ihrer Fahrt nach und von dem *kleinen Belte* vor dieſer Inſel vorbey paſſiren, gehen gemeiniglich weſtlich um *Samſöe* herum, und zwar zwiſchen dieſer Inſel und *Thunöe* hindurch. Auf dem erwähnten Thurm brennt zur Sicherheit der Schifffahrt ein Lampenfeuer, und zu fernerer Bequemlichkeit für Seefahrer ſind auf *Thunöe* Lothſen angeſtellt, die auf das gewöhnliche Zeichen herbeykommen, um die Schiffe entweder nordwärts oder auch ſüdwärts nach dem *kleinen Belte*, dem *Odenſeer* Fiord u. ſ. w. zu führen. Beſonders aber ſind dieſe Lothſen dazu beſtimmt, Schiffe nach dem *Horſenſer* und dem *Weiler* Fiord hinzulothſen *). Es möchte ſcheinen, daſz dieſe Lothſen von den beyden letzterwähnten Städten zu entfernt wohnten, allein von keinem andern Orte wären ſie im Stande den Schiffen ſo zeitig entgegen zu kommen, daſz dieſe den erwünſchten Nutzen

*) Alle erwähnte Oerter, welche ſüdlich von *Thunöe* liegen und nicht auf dieſer Karte enthalten ſind, wird man auf der Karte über die Belten finden.

Digitized by Google

von ihnen haben konnten. Zu fernerer Belehrung wollen wir noch hier einige Nachrichten von verſchiedenen Gründen im Fahrwaſſer hinzufügen.

Lillegrund, ein Steingrund von ungefähr einer Schiffslänge im Durchſchnitt, hat nicht mehr als 4 bis 5 Fuſz Waſſer, und iſt auf allen Seiten ſteil. Das Merkzeichen für den zwiſchen dieſem Grunde und dem Sandriff bey *Iſſehoved* hindurchführenden Cours, iſt, den *Lyngsbecker* Wald, welcher am innern Ende der *Ebeltofter* Bucht liegt, über der Oſtkante des *Helgenäslandes* gehalten (ſiehe die Vertonung No. 7). In dieſem Merkzeichen hat man 12, 14 bis 15 Klafter Waſſer. Für die ſüdliche Seite hat man auf *Thunöe* ein anderes Merkzeichen zu eben dieſer Durchfahrt. Man hält nämlich die Mühle dicht an die Oſtkante des Dorfs, doch ſo, daſz ſie einander nicht berühren (ſiehe die Vertonung No. 8). Ueberall auf der ganzen Strecke zwiſchen dem *Middel-* und *Lillegrund* beträgt die Tiefe bey niedrigem Waſſer nur 11 bis 12 Fuſz. Der Grund iſt eben und frey von Steinen, weshalb Fahrzeuge von dem dazu paſſenden Tiefſtechen nach den Umſtänden ſogar lavirend darüber hinſegeln können.

Fahrzeuge, welche öſtlich von dem nördlichen Ende von *Samſöe* einſtweilen geankert haben, und nun zwiſchen dem von *Iſſehoved* auslaufenden Sandriff und *Klepperne*, wo es 10 Fuſz Waſſer giebt, auslaufen wollen, müſſen die *Beſſer*-Kirche in Uebereinſtimmung mit der Vertonung No. 9 halten, oder es muſz auf der andern Seite ein gelblicher Klint unter *Hellesbierg* gehalten werden (ſiehe die Vertonung No. 10). Die Hucke *Iſſehoved* iſt ziemlich hoch und ſteil.

Kleine Fahrzeuge, welche auf der nördlichen Seite von *Thunöe* einſtweilen ankern wollen, finden die N. O. z. O. von der Kirche liegende Sandplatte ganz dazu geeignet. Auf der nordweſtlichen Seite der Inſel iſt ein Steinriff befindlich. Man kann dicht um die Spitze des oſtwärts von *Thunöe* auslaufenden ſchmalen Riffs herumlaufen. Südlich von *Thunöe* iſt gleichfalls nach Beſchaffenheit des Windes ein guter einſtweiliger Ankerplatz.

Das Längenmerkzeichen, wodurch dem Grunde *Thunde-Knop* entgangen wird, iſt, die *Aarhuuſer* Kirche in die Kante des Waldes gehalten (ſiehe die Vertonung No. 11); das Quermerkzeichen zeigt die Vertonung No. 12.

Zwiſchen dem *Svane* und *Söegrunde* iſt eine Sandplatte befindlich, auf welcher es bey niedrigem Waſſer 12 Fuſz tief, und wo Fahrzeuge von einem dazu paſſenden Tiefſtechen einen guten einſtweiligen Ankerplatz haben. Das Merkzeichen für den über dieſe Sandplatte zu nehmenden Cours iſt die *Thunöer* Kirche, etwas öſtlich von dem hohen Lande dieſer Inſel gehalten (ſiehe die Vertonung No. 13), oder *Ebelöe* *), etwas aufzerhalb des weſtlichen Endes von *Endelave* (ſiehe die Vertonung No. 14). Die Sandplatte

*) *Ebelöe* unter der Inſel *Fühnen* findet man auf der Karte über die Belten.

Digitized by Google

erhebt ſich ſteil; die Tiefe nimmt von 5 bis 6 Klaftern auf einmal bis zu 12 Fuſz ab. Kommt man in dem erwähnten Längenmerkzeichen auf die Kante des Grundes von Norden her, ſo hat man *Gyllingenäs* gerade unter einem etwas ins Land hineinliegenden bekannten Berg, *Biergelide* genannt (ſiehe die Vertonung No. 15); kommt man aber von Süden her, ſo iſt das Quermerkzeichen, wie die Vertonung No. 16 es darſtellt.

Endlich ſtreckt ſich der *Endelavegrund* ungefähr in N. W., $\frac{3}{4}$ Meilen von der Inſel hinaus. Die Spitze des Grundes iſt ſteil, weshalb das Bleyloth keine Anzeige davon geben kann. Will man zwiſchen dieſem und einem andern Grunde hindurchſegeln, ſo muſz man die Hucke *Biörnsknude* auſzerhalb *Asholed* halten. Kommt man von Süden her, ſo ſegelt man in dieſem Merkzeichen fort, bis man das oben erwähnte Merkzeichen für den über die Sandplatte des *Svanegrundes* zu nehmenden Cours erhalten hat; kommt man dagegen von Norden her, dann wird dieſes Merkzeichen, wenn man über die Platte ſüdwärts hingeht, geſucht. Das Quermerkzeichen dafür, daſz man ſich gerade vor der erwähnten nordweſtlichen Spitze von *Endelavegrund* befindet, iſt die Mühle auf dieſer Inſel dicht weſtlich von dem Dorfe; geht die Mühle aber weiter weſtlich, ſo iſt man nördlich, und geht ſie innerhalb des Dorfs, ſo iſt man ſüdlich oder ſüdweſtlich von der Spitze *).

Der Grund *Bolſakken*, welcher ungefähr $\frac{3}{4}$ Meile S. O. von *Samſöe* liegt, iſt gefährlich, weil das Loth nicht davor warnen kann. Er iſt noch nicht hinlänglich unterſucht worden. Bey einiger Bewegung der See kabbelt es auf dieſem Grunde.

*) Dieſe Merkzeichen werden gleichfalls durch die Karte über die Belten erläutert.

Von

Seelands nördlicher Küſte.

Von REVNÄS und CALLUNDBORG.

Sowohl diejenigen, welche im Allgemeinen in den *groſzen Belt*, als auch insbeſondere diejenigen, welche von Norden herkommend nach *Callundborg* hinwollen, haben ſich vor dem von der *Revnäſer* Spitze auslaufenden Riff in Acht zu nehmen. Dieſes Riff iſt um ſo gefährlicher, da es keine feſte Landmerkzeichen giebt, wodurch man ſein Fortſtreichen vom Lande bezeichnen könnte. Man weiſz nur ſoviel, daſz man von Norden kommend ſelbiges paſſirt iſt, wenn man den *Callundborger* Kirchthurm neben der Kante des *Revnäſer* Landes ſieht. Das Senkbley warnt nicht ſonderlich, weil es nahe bey demſelben ziemlich tief iſt. Die *Revnäſer* Landzunge beſteht aus ziemlich hohem Lande ohne Gehölz. Die *Uſtruper* Kirche, welche ſehr hoch liegt, iſt ein kenntlicher Gegenſtand. Der nach *Callundborg* ſich hineinziehende Fiord iſt überall rein, weshalb man in demſelben beym Gebrauch des Loths dreiſt laviren kann; doch muſz man im Anfange ſich der nördlichen, weiter hinein aber der ſüdlichen Seite am nächſten halten. Lothſen bekommt man von der Stadt, ſobald ſie ſehen, daſz man das gewöhnliche Lothſenzeichen aufhiſzt.

Von SEIERÖE.

Seieröe iſt von Gehölz entblöſzt, hat aber ein helles Ufer. Auf der Mitte der Inſel, dem ſüdlichen Ufer jedoch am nächſten, ſteht die Kirche, die deshalb von der nördlichen Seite weniger gut geſehen werden kann. Sowohl von dem nördlichen, als von dem ſüdlichen Ende dieſer Inſel läuft ein Riff hinaus, von welchen das erſte ſich ungefähr ¼ Meile in N. N. W., das letzte aber doppelt ſo weit in S. S O. erſtreckt. In gewiſſen Fällen kann man auf beyden Seiten der Inſel einſtweilen ankern; es iſt aber eine Selbſtfolge, daſz man bey Veränderung des Windes flüchten muſz.

Von SIÄLLANDS-RIFF.

Von der Landzunge, *Siällands-Odde* genannt, läuft ein Riff, welches *Siällands-Riff* genannt wird, faſt 2 Meilen hinaus. Das Merkzeichen für das Durchſegeln zwiſchen dieſem und dem *Haſleensgrunde* iſt die Inſel *Hielm* und der *Hellesberg* in gerader Richtung. Das Riff läſzt ſich übrigens an beyden Seiten mittelſt des Bleyloths ziemlich deutlich erkennen. Der Boden auf der weſtlichen Seite iſt mehr ſandig und erhebt ſich allmählich, dagegen iſt

Digitized by Google

er auf der öſtlichen Seite mehr ſteinig und ſenkt ſich plötzlich. Ueberhaupt darf man demſelben nur auf 8 Klafter Tiefe nahe kommen, mit einem groſzen Schiffe aber wohl nur auf 10, da man, wofern man ſelbiges während des Lavirens nicht ausſegeln kann, wenden muſz. Ungefähr ¼ Meile innerhalb des äuſzerſten Endes vom Riff, vielleicht etwas mehr, vielleicht auch etwas weniger, liegen einige Steine, die faſt immer ſichtbar ſind, und an welchen die See ſich unaufhörlich bricht. Dabey iſt es von Wichtigkeit anzumerken, daſz die Ströme hier ſehr heftig ſind und häufig auf das Riff anſetzen. In dem Riffe ſelbſt iſt zwar ein Durchſchnitt oder eine Oeſnung, durch welche kleine Fahrzeuge paſſiren können, welches unter verſchiedenen Umſtänden Vortheile gewährt, allein die desfalſigen Merkzeichen ſind von der Art, daſz man ohne viel Localkenntniſz und Erfahrung ſich derſelben nicht bedienen kann.

Von HASTEENSGRUND.

Ungefähr anderthalb Meilen N. z. O. von *Siällands-Riff* liegt der ſehr gefährliche landloſe *Haſteensgrund*, deſſen ſeichteſte und gefährlichſte Stelle, wo es groſze Steine und nur 6½ Fuſz Waſſer giebt, unter 56° 12′ 58″ Breite liegt. Der Grund beſteht eigentlich aus einzelnen kleinen Steinriffen, zwiſchen denen es ſogar Durchfahrten von 3 bis 3½ Klafter Sandgrund giebt. Das Quermerkzeichen des Grundes iſt der *Hellesberg* in gerader Richtung mit *Haſſelöre*, der öſtlichen Hucke der *Ebeltofter* Bucht, oder die Inſel *Hielm* etwas ſüdlicher als Weſt auf dem Kompaſſe. Der Grund hat eine ziemlich ſteile Tiefe, ſowohl auf der öſtlichen, als auf der weſtlichen Seite. Sollte man ſich indeſſen in der Nähe der weſtlichen Seite wiſſen, und 8 oder 7 Klafter Waſſer haben, dann muſz man eiligſt wenden oder davon abhalten. Ungefähr ¼ Meile weſtlich von dem Grunde giebt es 12 bis 13 Klafter Schlickgrund; weiter gegen die Jütſche Küſte hin trift man reinen Sand an, aber näher gegen *Haſteensgrund* hin ſind Steine darunter, wobey die Tiefe abnimmt. Auf der öſtlichen Seite, wo der Boden aus Sand beſteht, darf man ſich dem Grunde nur auf 9 Klaftern nähern, auf der nördlichen und ſüdlichen dagegen, tritt ein flaches Sandriff hinaus, an deſſen Ende es 5 Klaftern tieft, welche Tiefe bis an die gefährliche Stelle des Grundes allmählich abnimmt. Zudem kann man am Tage, ſogar bey ziemlich gutem Wetter, daſelbſt die Brechung oder heftige Bewegung der See wahrnehmen.

Auf der ganzen weitläuftigen Strecke des *Kattegats* weſtlich von *Anholt*, ſowohl ganz nach Norden, als nach Süden hin, ſind die Grundpeilungen eben und ſehr wenig veränderlich, weshalb man durch dieſe keine Auskunft über ſeine Stellung im Fahrwaſſer haben kann.

Digitized by Google

Von dem ISEFIORD.

Seeland hat auf ſeiner nördlichen Seite einen groſzen Meerbuſen, der *Iſefiord* genannt wird, an welchem verſchiedene kleine Handelsörter liegen, als: *Nyekiöbing*, *Holbeck*, *Roeskilde* (*Roſchild*) und *Frederiksſund*, wie auch das bekannte *Frederikswerk*. Weil aber in der Mündung des Fiordes mehrere Gründe liegen, ſo können nur 9 bis 10 Fuſz tief ſtechende Schiffe hinein- und zu den benannten Handelsörtern hinauflaufen; allein Fahrzeuge von 15 bis 16 Fuſz Tiefſtechen können nöthigenfalls in die Mündung hineinlaufen, um daſelbſt einſtweilen zu ankern, wo es unter *Spotsberg* einen ganz guten Ankergrund giebt. Der *Spotsberg* iſt ganz beſonders kenntlich, und beym Einlaufen hält man ſich dieſem oder der öſtlichen Seite am nächſten, doch darf man dieſer, des Landgrundes wegen, nur auf 18 Fuſz Waſſer nahe kommen. Durch Hülfe des Bleyloths kann man ſich dem $\frac{1}{2}$ Meile N. N. O von der weſtlichen Hucke an der Mündung des *Iſefiords* auslaufenden und ſich darauf $\frac{5}{4}$ Meile W. N. W. hinerſtreckenden Riff, welches *grönne Revle* genannt wird, nähern; doch darf man nicht unter 4 Klafter Tiefe haben. Auf dem Riff ſind gröſztentheils 12 Fuſz Waſſer, auch wohl darunter. Der Strom nimmt gemeiniglich ſeine Richtung weſtwärts längs der Nordküſte von Seeland hin. Gegenwärtig ſind nicht blos Lothſen in *Rörvig*, ſondern es wohnen auch Lothſen unter *Spotsberg*, weil die *Spotsberg*er bey öſtlichen und nordöſtlichen Winden den Schiffen zeitiger und leichter entgegen kommen können. Die *Spotsberg*er lothſen aber nur bis *Rörvig* hin, wo ſie alsdann von den *Rörvig*ern abgelöſzt werden.

BIBLIOTECA NAZIONALE

Inhalts-Anzeige.

Vom *Sunde* . . . . . Seite 9.

Von der *Schwediſchen Küſte im Kattegat* von *Helſingburg* bis *Kirkeſund bey Tiörnöe* . 11.

Von *Helſingburg* bis *Kullen* . . . . . 11.

— *Skelderviig* . . . . . 13.

— dem *Ankerplatze* innerhalb *Hallands-Wäderöe* . . . . . 14.

— der *Laholms-* oder *Halmſtads-Bucht* . . . . . 15.

— der *Küſte* zwiſchen *Tyröe* und *Warberg* . . . . . 16.

— *Warberg* . . . . . 17.

— der *Küſte* zwiſchen *Warberg* und dem *kleinen Meerbuſen Baatefiord* . 18.

— dem *Meerbuſen Kongsbackafiord* und den *Ankerplätzen* an der *Küſte* zwiſchen dem *Meerbuſen Baatefiord* und *Lerkil* . . . . . 19.

— den *Einfahrten* zwiſchen *Tislerne* und *Wingöe*, und dem *Einſegeln* nach *Gothenburg* . . . . . 24.

— der *Küſte* zwiſchen *Wingöe* und *Marſtrand* . . . . . 28.

Beſchreibung der *Paternoſter-Scheren* mit den zwiſchen *denſelben* befindlichen *Durchfahrten*, nebſt dem *Einlauf* nach *Marſtrand* . . . . . 31.

Von den *Gründen* und *Tiefen* im *Kattegat überhaupt* . . . . . 39.

Vom *Lyſegrund* . . . . . 40.

Von *Store-Middelgrund* und *Röde-Bank* . . . . . 41.

— *Anholts öſtlichem Riff* und den *Leuchtfeuern* auf *dieſer Inſel* . . 41.

— *Lille-Middelgrund* . . . . . 44.

— *der Bank Fladen* und der *Kümmelbank*, nebſt den *Grundpeilungen nordwärts* von denſelben . . . . . 46.

— den *Gründen* zwiſchen *Anholt* und *Läſöe* . . . . . 48.

— der *Inſel Läſöe* und den *Gründen* um ſie herum . . . . . 49.

Von dem *Fahrwaſſer* längs der *Jütländiſchen Oſtküſte* von *Skagen nach Süden hin* . 52.

Von *Skagen* . . . . . 52.

— der *Fladſtrander Rehde* . . . . . 53.

— *Säbye* . . . . . 54.

— *Dwalegrundene* . . . . . 54.

Digitized by Google

Von *Aſaae Rende* . . . . . Seite 55.
— dem *Einſegeln* in den *Limfiord* . . . . . 55.
— *Svitringen* und von *Muldberggrund* . . . . . 56.
— der *Huruper Brücke* . . . . . 57.
— dem *Mariagerfiord* . . . . . 58.
— dem *Randerſer Fiord* . . . . . 58.
— dem Grunde *Tangen* . . . . . 58.
— der *Gerildsbucht* . . . . . 59.
— *Greenaae* . . . . . 60.
— einigen *einſtweiligen Ankerplätzen unter der Küſte*, wie auch von *verſchiedenen Gründen in der Nähe derſelben* . . . . . 60.
— *Aarhuus* und *Norsminde* . . . . . 62.
Von der Inſel *Samsöe* und den auf der *nordöſtlichen Seite derſelben nahe liegenden kleinen Inſeln* und *Gründen* . . . . . 62.
— *Thunöe* und den *Durchfahrten* zwiſchen den *Gründen nordweſtlich* und *weſtlich von Samsöe* . . . . . 63.
— *Seelands nördlicher Küſte* . . . . . 66.
Von *Revnäs* und *Callundborg* . . . . . 66.
— *Seieröe* . . . . . 66.
— *Siällands Riff* . . . . . 66.
— *Haſteensgrund* . . . . . 67.
— dem *Iſefiord* . . . . . 68.

Die gegenwärtige Beſchreibung enthält 1 *Tittelkupfer*, 2 *Vignetten mit Proſpecten*, 5 *Special-Karten und* 4 *Kupfertafeln mit Landvertonungen.*

SBA
79532

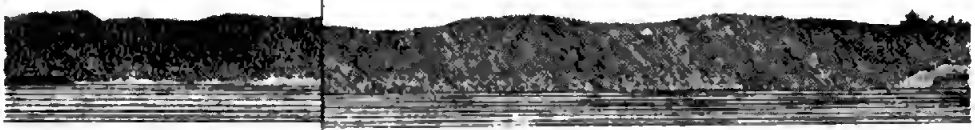
Erhebliche Druckfehler.

Seite 3. Zeile 16 von oben l. Vorſtellung, ſtatt ɔVorſtulng.
— 15. — 3 von oben l. 6, ſtatt 7.
— 18. — 5 von unten l. 5 bis 6, ſtatt 6 bis 7.
— 21. — 6 von oben l. 8, ſtatt 18.
— 21. — 3 von unten l. Sundes, ſtatt Sandes.
— 37. — 1 von oben l. 3, ſtatt 4.
— 37. — 11 von unten l. 8, ſtatt 2.
— 46. — 1 von oben l. Kante, ſtatt Karte.
— 48. — 8 von oben l. 7 bis 8, ſtatt 6 bis 7.
— 56. — 13 von oben, ſind nach 12 die Worte zu ſetzen: Fuſs ſteigen.

BIBLIOTECA NAZIONALE • NAPOLI •

Digitized by Google

a, De d, Pynten af den Svenske Kyst.

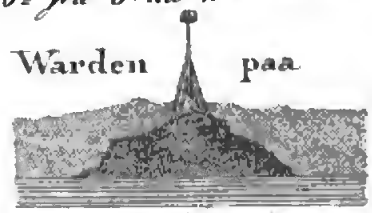


a, Mørkfyrtaarn i 16° fra S. ad W.

Stafsinge Höy

strax Norden for Falkenberg

Warden paa



Appelvikshöy.

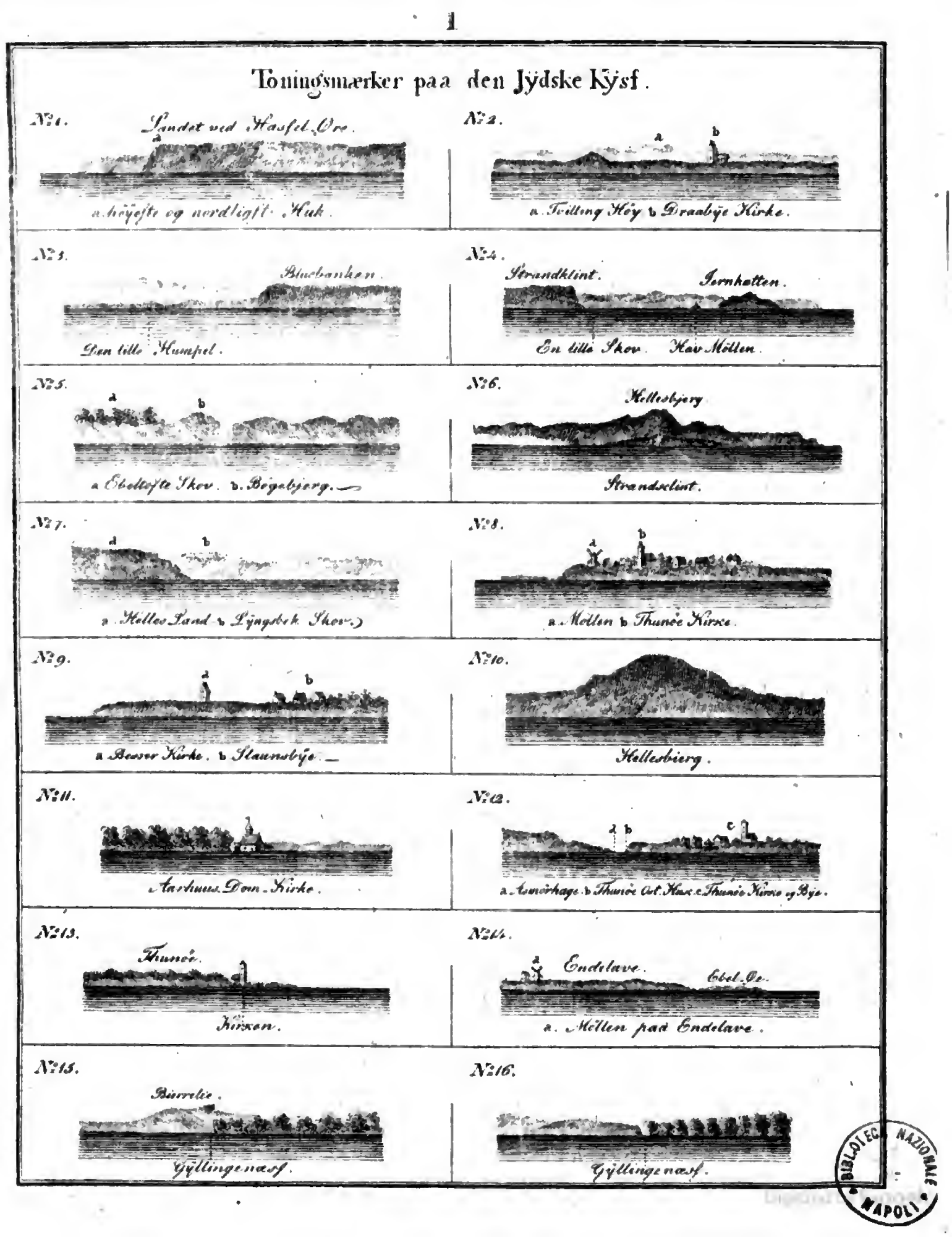
a, Fiorhals i N.N.O. ¼ O. b, f, Landet Sönden for Warberg Pynt i S. O.

BIBLIOTECA NAPOLI NAZIONALE

BIBLIOTECA NAZIONALE • NAPOLI •

Digitized by Google

Toningsmærker paa den Jydske Kysf.



BIBLIOTECA NAZIONALE NAPOLI